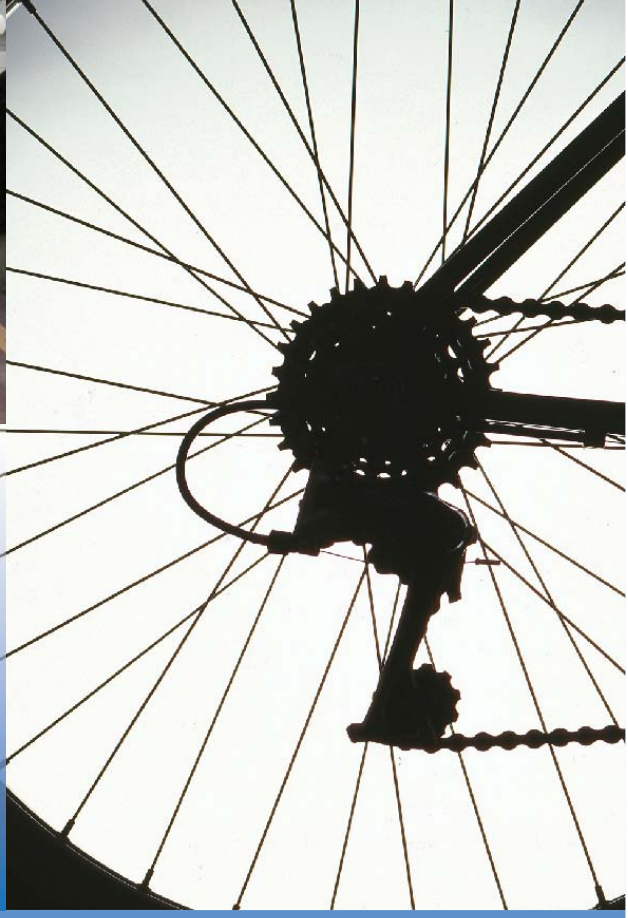


堺市自転車利用環境計画

（案）

堺市
SAKAI CITY

目　次

第１章　計画策定の趣旨 1
- 第１節　計画策定の背景と目的 2
- 第２節　計画の基本理念 2
- 第３節　計画の位置づけ 3
- 第４節　計画期間 4
- 第５節　計画の対象区域 4

第２章　自転車を取り巻く現状と課題 5
- 第１節　自転車を取り巻く現状 6
- 第２節　堺市の状況 9
- 第３節　堺市の自転車利用環境の現状 12
- 第４節　これまでの取り組み 20
- 第５節　課題のまとめ 32

第３章　計画の目標 33
- 第１節　計画の目標 34
- 第２節　計画の柱 34
- 第３節　施策体系 36

第４章　施策の展開 37
- 第１節　つかう（利用促進） 38
- 第２節　まもる（安全利用） 41
- 第３節　とめる（駐輪環境） 43
- 第４節　はしる（通行環境） 45

第５章　計画推進のために 51
- 第１節　計画の推進 52
- 第２節　自転車条例の制定 52

第６章　アクションプラン 53

参考資料 62

付録 69

第１章

計画策定の趣旨

第1章　計画策定の趣旨

第1節　計画策定の背景と目的

平成 16 年に『堺自転車環境共生まちづくり基本計画*』を策定し、すべての人にとって安全・快適で夢と活力の息づく楽しいまちづくりをめざし、自転車の持つ 3 つの力、「交通としての力」「人への力」「暮らしへの力」を活かしたまちづくりを行ってきました。

しかし、計画策定から 8 年経ち、社会面や経済面の状況の変化によって、自転車利用のニーズが高まったことから、新たに『堺市自転車利用環境計画』を策定し、ハード・ソフト施策の両面から、体系的かつ計画的に自転車を利用しやすい環境を推進することとします。

第2節　計画の基本理念

自転車を利用しやすい環境を創出し、『自転車のまち 堺』の発展に向けて取り組みます。

基本理念

市民が自転車を大切に扱い、市民・事業者及び行政が協働して、

交通ルールの遵守・マナーの向上を図るとともに、安全で安心して、

そして楽しく利用することができる自転車のまちづくりを進めます。

＊：用語集に語句の意味を掲載

第3節　計画の位置づけ

本計画は「堺市マスタープラン　さかい未来・夢コンパス」に基づき、持続可能な環境共生都市の実現及びまちの魅力向上と賑わいと交流のまちづくりを進めるための計画とします。

また、「堺市都市計画マスタープラン」、「第２次堺市環境基本計画」、「堺市総合都市交通計画（策定中）」などを踏まえたものとします。

平成 23 年 11 月に策定した第９次堺市交通安全計画において、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者や、道路交通において弱い立場にある歩行者の安全を確保するため、「人優先」の交通安全思想を基本としており、本計画策定にあたってもこの考えを基本とします。

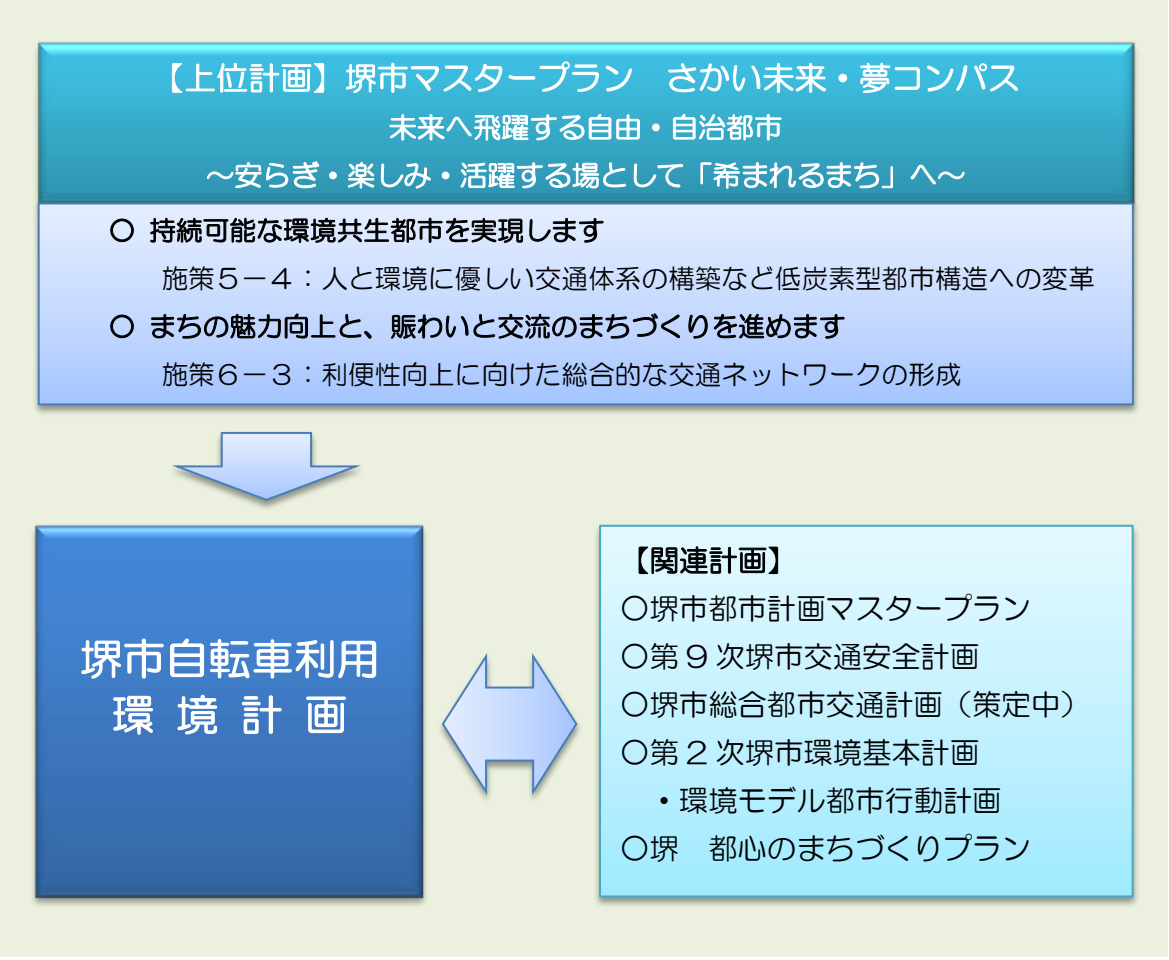


図 1-3-1　計画の位置付け

第4節　計画期間

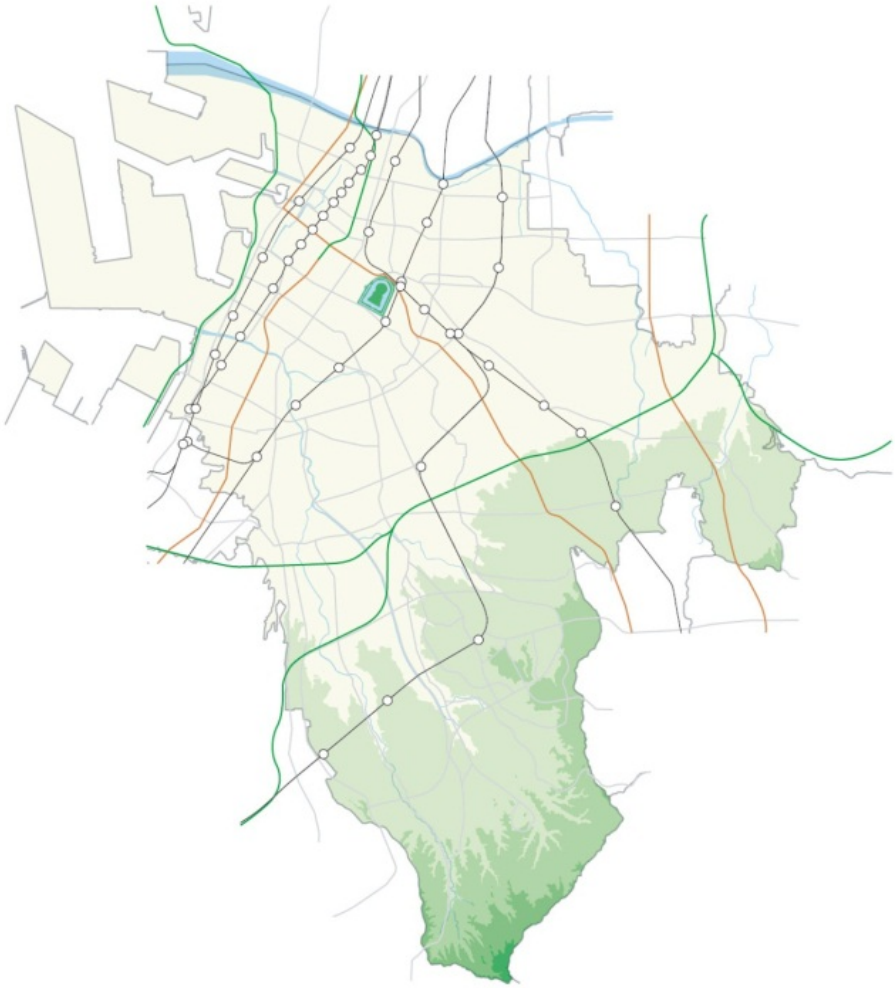
計画期間は、平成 25 年度から平成 34 年度までの 10 か年とします。

期間内にあっても、社会経済情勢の変化に対応し、必要に応じて内容の改訂を行います。

平成 25 年度 → 平成 34 年度

第5節　計画の対象区域

堺市全域を対象とします。



第２章

自転車を取り巻く現状と課題

第2章　自転車を取り巻く現状と課題

第1節　自転車を取り巻く現状

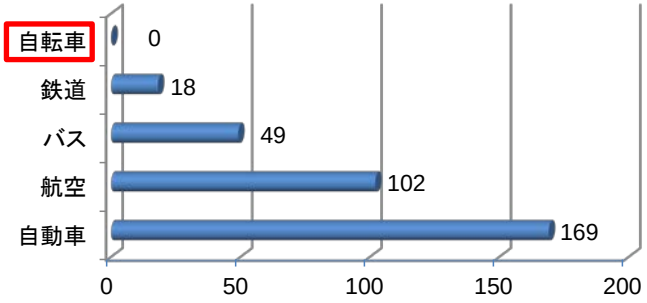
（1）自転車利用のメリット

1）環境面の優位性

図 2-1-1 は、一人を 1km 運ぶのに排出される二酸化炭素の排出量で、自転車は排出が無いのに対し、自動車の場合は最も多くなっています。

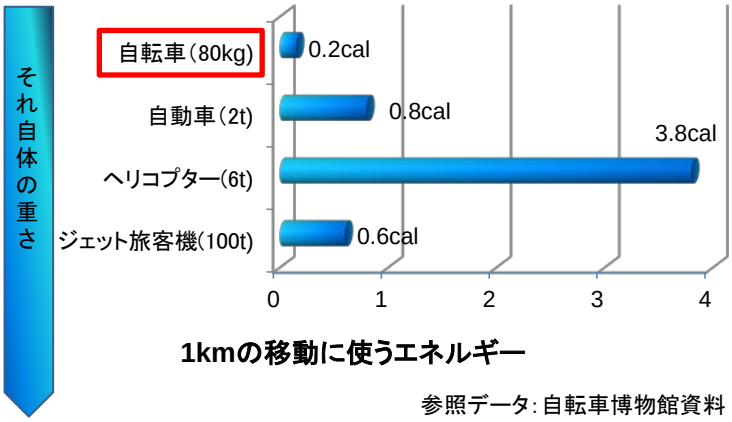
また、図 2-1-2 からは、自転車に乗っている人は、動く機械の中で最もエネルギー効率が良く、ジェット機の 1/3、自動車の 1/4 ということがわかります。

このことからも、自転車はエネルギー効率が高く、環境に優しい交通手段と言えます。



参照データ：国土交通省

図 2-1-1　輸送量あたりの二酸化炭素の排出量（旅客）

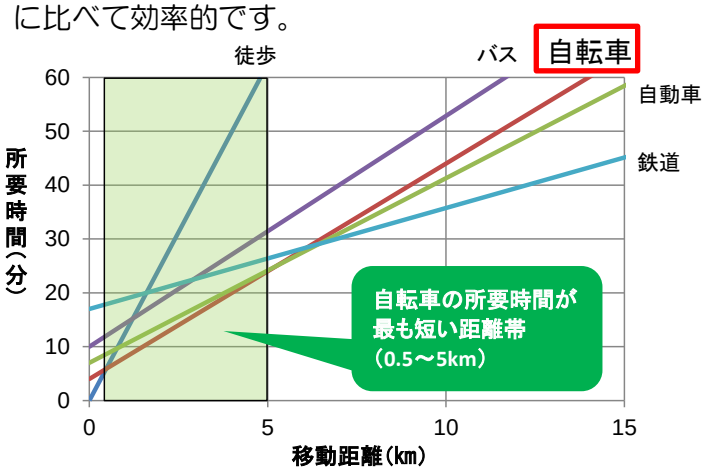


参照データ：自転車博物館資料

図 2-1-2　エネルギー効率の比較

2）短距離移動の優位性

図 2-1-3 は、移動距離と所要時間の関係を示しており、500mまでは徒歩で、それを超える 5km 程度の移動では、自転車での所要時間が最も短く、自動車などでの移動に比べて効率的です。



徒　歩：4.8km/h
自転車：入出庫4分＋15km/h
自動車：入出庫7分＋17.5km/h
バス：10分＋14km/h
　徒歩 6分（発着地計）
　待ち時間 4分
鉄道：17分＋32km/h
　徒歩 12分（発着地計）
　駅内移動 3分（１駅）
　待ち時間 2分（１駅）

図 2-1-3　移動距離と所要時間の関係

３）経済面の優位性

自転車は他の乗り物のように移動に燃料を必要としないため、大きな維持管理経費がかかりません。

日常の簡易なメンテナンスも慣れれば自分で行うことができ経済的です。

経済的	ガソリンが不要 維持するための税金が不要で家計に優しい

４）健康面の効果

自転車は、自分の体力にあった乗り方をすることで長時間運動も可能で、理想的な有酸素運動を行うことができます。また、ランニングほど膝に負担がかかりにくいと言えます。

身体への効果	心肺機能の強化 動脈硬化・糖尿病・高血圧など生活習慣病の予防 肥満やストレスの解消 老化の防止など健康の維持及び増進に効果

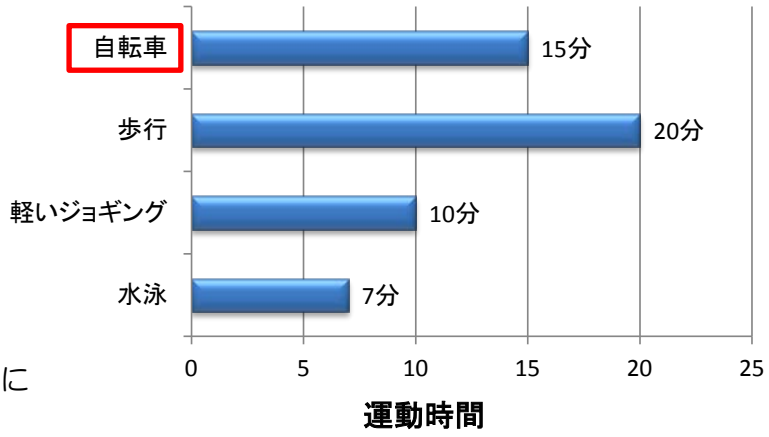


図 2-1-4
自転車を 15 分利用するのに相当する運動量

参照データ:厚生労働省「健康づくりのための運動指針2006」

５）企業のイメージアップ効果

企業においても、自転車通勤等の取り組みを行うことで、二酸化炭素削減に寄与することによる「環境に配慮した企業」として、企業のイメージのアップにもつながる要素があります。

６）まちづくりへの効果

健康面の効果によって、健康状態の改善に伴う医療費の削減が期待されます。

また、自動車から自転車への利用転換を図ることにより、騒音、渋滞が緩和され、都市環境が良くなり、低炭素社会の実現につながります。

さらには、市内にはこれまで自治都市として栄えた旧市街地を始め、古くから仁徳天皇陵古墳などの歴史・文化遺産を移動性、機動性に優れた自転車を利用することにより、効率的に回遊できるなどのメリットを活かし、地域活性化や観光振興など、まちづくりへの効果も期待されます。

（２）国における自転車関連施策の近年の動き

近年、自転車利用者の増加とともに、全交通事故に占める自転車関連事故の割合は増加しています。

こうした状況を受け、平成 20 年６月、歩道上の安全確保と自転車が関係する自動車事故の削減を目的として道路交通法が改正される等、国において、歩行者と自転車の安全確保及び自転車ネットワークの作成や整備、自転車等駐車場の整備のあり方、自転車に係る交通安全教育の推進などの自転車施策に対する取り組みが進んでいます。

表 2-1-1 国における自転車関連施策の経過

平成 20 年 6 月	道路交通法改正	・自転車の車道通行の原則を維持しつつ、歩道通行できる要件を明確化 ・子どものヘルメット着用努力義務の導入
平成 23 年 10 月	良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について（警察庁）	・通行環境の確立 ・ルール周知と安全教育の推進 ・指導取締りの強化
平成 24 年 11 月	安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン（国土交通省道路局及び警察庁交通局）	・自転車通行空間の計画 ・自転車通行空間の設計 ・利用ルールの徹底 ・自転車利用の総合的な取組
平成 24 年 11 月	自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン（国土交通省都市局）	・自転車等駐車場整備のための調査方法や方策
平成 24 年 12 月	自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言（自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会）	・対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方 ・自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方

第2節　堺市の状況

（１）地理的特色

堺は、仁徳天皇陵古墳をはじめとする古墳群や都心部（旧市街地）に多数の観光施設、名所・名跡を有し、また古くから栄えた堺には、五つの旧街道（竹内街道、西高野街道、熊野街道、紀州街道、長尾街道）が残っており、身近に歴史や文化にふれあうことができます。

現在、堺市管理の国・府・市道は 2,053km（平成 24 年４月１日現在）となっており、その中には、大小路筋、大道筋、フェニックス通り、けやき通りなどの堺市を特徴づける魅力的な道路があります。

大道筋

また、堺市は、南部丘陵を除き比較的平坦な地形であるため、自転車の利用には適していると言えます。泉北ニュータウンには、各住区を縦断する自動車の動線とは完全に分離された緑道が配置されており、公共施設、公園、鉄道駅などを連絡するとともに、緑豊かな環境形成に寄与しています。

（２）歴史的背景

古墳時代に、仁徳天皇陵古墳築造にあたり、鉄製品を加工する技術者集団がここ堺の地に集まりました。戦国時代に入り、種子島に鉄砲が伝わると堺の商人はいち早くその製造技術を学び、鉄砲を部品化し、それぞれの工場で作ることによって量産化を図りました。

明治初期に、自転車がヨーロッパから伝わると、鉄砲の需要が少なくなっていた鍛冶職人が自転車の修理を行うようになりました。

仁徳天皇陵古墳

第１次世界大戦を契機に、外国からの自転車の輸入がストップしたことから、自転車の国産化が始まりました。堺では、これら鍛冶職人達により自転車産業のまちへと発展していくことになりました。

堺製の鉄砲

（３）自転車関連施設及びイベント

１）財団法人日本車両検査協会大阪検査所

～ 堺区山本町２丁 66-2 ～

昭和 24 年に自転車及び自転車部品の輸出検査のために設立されました。現在の組織は、本部及び東京・名古屋・大阪に試験施設があり、自転車産業の発展及び安全性の確保のための事業を展開しています。大阪検査所では、自転車・自動車・ヘルメット等の試験及び検査業務を行っています。

また、自転車の組立整備に起因する事故防止のため、「自転車技士」の試験を行い消費者に安全な自転車を提供できる制度を運営しています。自転車の製造過程においては、品質の安定した製品を供給するための新 JIS 登録認証機関としても活動を行っています。

ヘルメットの試験状況

２）財団法人自転車産業振興協会技術研究所

～ 堺区戎之町西１丁 3-3 ～

昭和 29 年に日本自転車工業会によって通産省工業技術院名古屋工業試験所に初めて開設され、その後数度の変遷後、平成 13 年にここ堺市に移転されました。

日本で唯一の自転車専門の試験研究機関で、自転車の安全、ものづくり技術の中核・基盤的役割を担い、自転車のほかに車いすの製品開発なども行っています。

自転車 JIS*原案作成団体の事務局機能を有し、自転車に関わる製品事故等に対しては、検証試験を行うなど JIS の見直し作業を実施しています。

また、自転車 ISO*の国内審議団体の事務局機能も担っています。

技術研究所内の状況

３）堺自転車会館

～ 堺区九間町西１丁 1-29 ～

堺自転車製造卸協同組合が設置した会館で地場産業として発展している自転車産業の文化と歴史、ニューモデルの完成車及び部品を展示しています。

地域の伝統産業である「堺の自転車」を広く全国に発信するために、右のマークを商標登録しています。

同組合が策定した「堺の自転車仕様」に基づき製造された自転車にこのマークが貼付されています。

会館内の自転車や部品の展示状況

「堺の自転車」マーク

４）自転車博物館サイクルセンター

～ 堺区大仙中町 18-2 ～

平成４年４月に開館した、公益財団法人シマノ・サイクル開発センターが運営する日本で唯一の自転車博物館です。

自転車発展の歴史が分かる資料や自転車を展示しています。（最古の自転車から最新の自転車約 300 台を常設）

ブレーキの仕組みや変速の仕組みを体験して学ぶことができるとともに、自転車の乗り方スクールや古い自転車のレプリカに試乗することも可能です。

その他、健康サイクリングや自転車散歩など多数のイベントや教室なども開催しています。

自転車博物館
サイクルセンターの外観

後の自転車の礎となる
ドライジーネ

５）堺伝統産業会館

～ 堺区材木町西１丁 1-30 ～

堺刃物伝統産業会館から堺伝統産業会館として、堺の伝統産業品などを一堂に集め、堺市を訪れる観光客をもてなす施設として、平成 23 年 10 月にリニューアルオープンしました。

刃物だけでなく自転車、線香、注染和晒、緞通、昆布、和菓子などの伝統産業品の展示・販売や体験コーナーもあります。

堺伝統産業会館の外観

６）ツアー・オブ・ジャパン*

アジアで最大級の自転車レースであるツアー・オブ・ジャパンの堺ステージ（第１ステージ）が開催されています。

毎年５月に開催され、国内外の選手が集まる一大イベントとなっています。

ツアー・オブ・ジャパンの
堺ステージ（第１スージ）の様子

同日に開催された堺国際クリテリウムの様子

第3節　堺市の自転車利用環境の現状

（１）自転車利用の現状

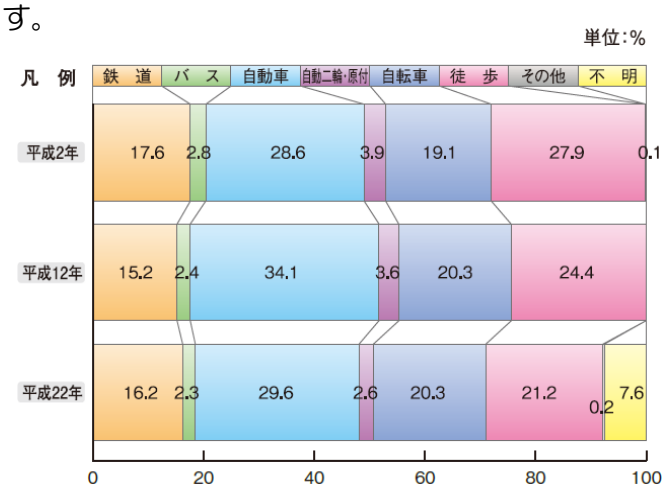
１）まちなか移動における交通手段の構成

堺市では、約２割の人が代表交通手段*として自転車を利用しており、20 年前からの経過をみるとほぼ横ばいになっています。

しかし最も多い利用は自動車で、約３割となっています。

交通混雑緩和や温室効果ガスの排出などの環境負荷を低減するため、自動車中心の交通体系から二酸化炭素を排出しない自転車や公共交通中心の交通体系に転換するする必要があります。

代表交通手段構成について平成 12 年と比べると、自転車の割合の変化はありませんが、鉄道の割合が増加し、自動車と徒歩の割合が減少しています。



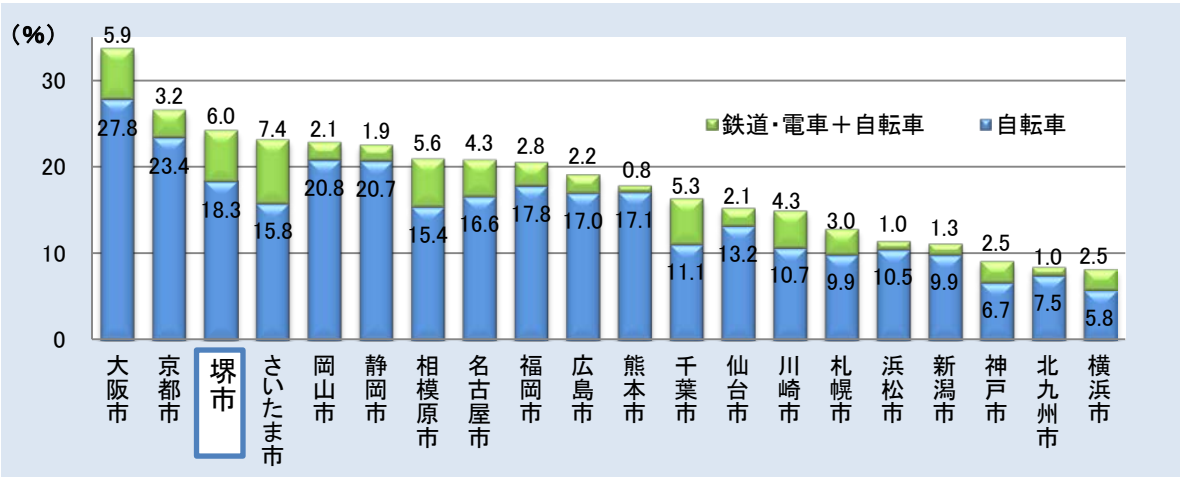
参照データ：
第５回近畿圏パーソントリップ調査*（H22）（速報値）
※現在とりまとめ中のため、確定値とは異なる場合がある

図 2-3-1　堺市における代表交通手段構成の推移（平日）

２）政令指定都市における自転車の分担率*の比較

堺市での通勤・通学目的における代表交通手段としての自転車の分担率は、18.3%であり、鉄道・電車との併用した自転車の分担率は、6.0%で、併せて約 24%となっています。

これは、政令指定都市の中でも大阪市、京都市に次いで高く、堺市において自転車は、都市内における交通手段として、重要な役割を果たしていると言えます。



参照データ:平成 22 年度国勢調査　「常住地又は従業地・通学地による利用交通手段（16 区分）別 15 歳以上自宅外就業者・通学者数」の内【常住地】のデータを用いて、「利用交通手段：1 種類自転車」/「不詳を除く総数」とする。

図 2-3-2　政令指定都市における通勤・通学目的の自転車の分担率

（２）自転車関連事故の現状

１）全交通事故件数に占める自転車関連事故及び事故発生場所

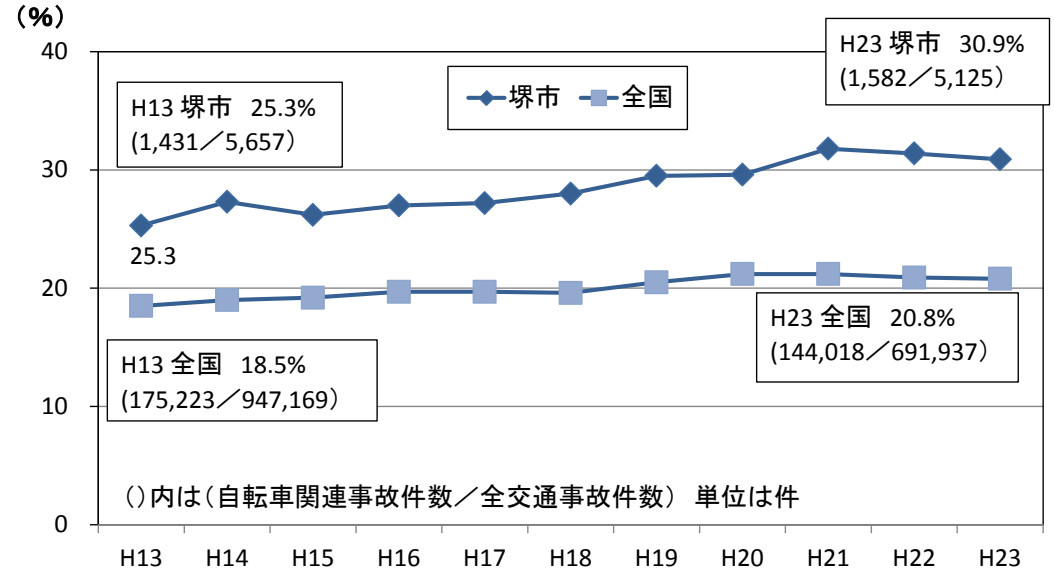
交通事故全体に占める自転車関連事故の割合も増加傾向にあり、自転車事故対策が喫緊の課題となっています。

このことは、図 2-3-3 のとおり全国の交通事故全体に占める自転車が関連する事故は５年連続で 20%を超えています。

堺市での交通事故発生件数等を比較すると、自転車が関与する全交通事故に占める割合は 30.9%と、全国平均の 20.8%を超える高い値となっています。

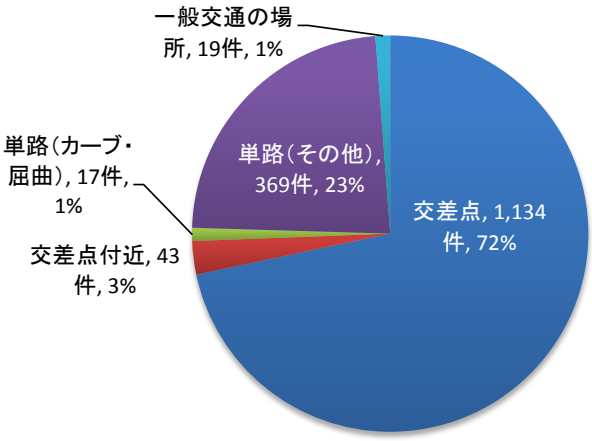
また、事故発生場所としては、交差点及び交差点付近で併せて 1,177 件と全体の約 75%を占めています。（図 2-3-4）原因としては安全不確認、動静不注視が多くを占めています。

今後、これらの事故の特徴を踏まえ、自転車の利用促進を行っていく一方で、自転車が関与する事故件数を減少させていく必要があります。



出典：自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会（第１回）資料　　参照データ：平成 23 年堺の交通事故統計

図 2-3-3　全交通事故件数に占める自転車関連事故件数の割合の推移



参照データ：平成 23 年堺の交通事故統計

図 2-3-4　堺市における道路形状別自転車の事故割合

２）自転車関連事故における事故内訳

自転車関連事故のうち相手別の事故件数をみると、自転車対自動車事故が大半を占めていますが、近年は減少傾向にあります。しかしながら、自転車と歩行者の事故は 10 年前に比べると大きく増加しています。

「人優先」の交通安全思想を基本とすべきであることから、歩行者の安全確保を図る対策が必要です。

単位：件数

	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
自転車関連事故	1,514	1,505	1,577	1,662	1,737	1,693	1,643	1,694	1,656	1,582
自転車対歩行者事故	2	7	5	10	9	13	9	20	18	15
自転車対自転車事故	5	5	6	17	23	37	32	29	28	26
自転車対自動車事故	1,507	1,493	1,566	1,635	1,595	1,538	1,507	1,569	1,545	1,478
その他					110	105	95	76	65	63

図 2-3-5
堺市における事故内訳
（相手別）

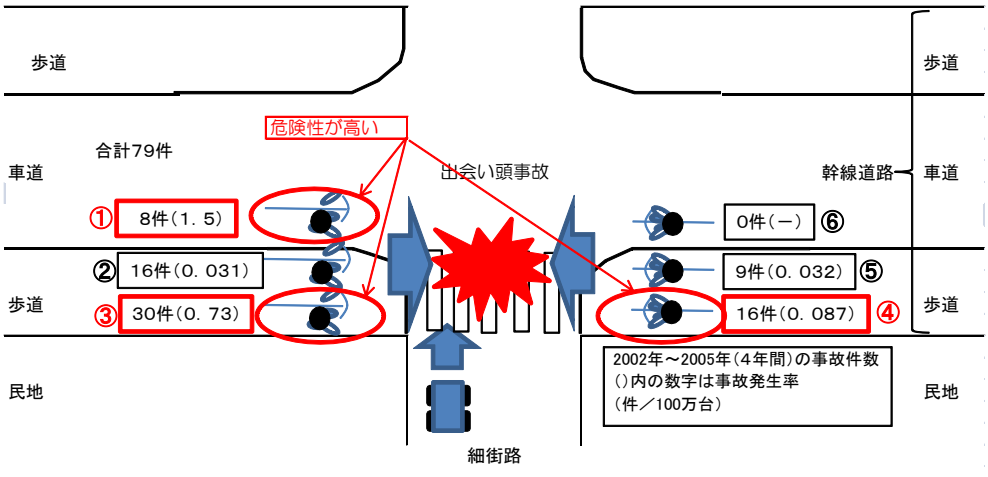
※自転車相互事故は、第１当事者（以下「１当」）及び第２当事者（以下「２当」）が自転車である事故
※自転車対歩行者事故は、１当（自転車）と２当（歩行者）、１当（歩行者）と２当（自転車）の事故
※H14～H18 は、旧堺市の交通事故データを引用
※H14～H17 は、対自動車事故とその他の合計を表示
※「自動車」とは乗用車、貨物、特殊、自動二輪、原付を指す
※「その他」とは物件等、不明を指す

３）幹線道路と細街路の交差点における事故

図 2-3-6 は、東京都内の幹線道路にある複数の細街路との交差点における４年間の自転車事故件数およびその自転車交通量に対する比率（事故発生率）を自転車の通行方向と通行位置ごとにまとめたものです。

細街路から進入する自動車から見て、車道を逆走する自転車（図中①）や歩道の民地側を通行する自転車（図中③④）は、事故にあう確率が高くなっています。反面、歩道で車道寄りを通行する自転車（図中②⑤）は事故が少なく、車道を進行方向のとおり通行する自転車（図中⑥）には全く事故が無かったという事例があります。

車道を逆走する自転車や歩道の民地側を通行する自転車を減らすため、自転車の交通ルールを周知徹底する必要があります。



［参考：金子正洋、松本幸司、蓑島治：自転車事故発生状況の分析，土木技術資料,Vol.51,No.4,2009］

図 2-3-6　幹線道路と細街路の交差点における事故の特徴

４）自転車の整備不良による事故事例

○自転車の整備不良による事故事例（一例）

出典：独立行政法人 製品評価技術基盤機構ホームページ

【ア】平成１６年３月３日（愛知県）

事故内容	自転車で走行中、前輪が急に外れたため、路面に顔から落ちて鼻骨を骨折し、前歯を２本折った。
事故原因	マウンテンバイクのクイックレリーズハブが確実に固定されていない状態で走行していたため、前輪が外れ被害者が落車したものと推定される。 なお、取扱説明書には、乗車前にはクイックレバーがしっかり締まっているか確認すること等の注意事項が記載されている。

【イ】平成２０年７月２７日（東京都）

事故内容	走行中の自転車のハンドルが突然ふらつき、左にカーブして転倒し、左手首を骨折した。
事故原因	自転車のハンドルステムとホークステムとを固定している引き上げ棒のネジに緩みが生じたためハンドルがぐらつき転倒したものと推定されるが、ネジが緩んだ原因については特定できなかった。

【ウ】平成２０年８月（神奈川県）

事故内容	自転車で走行中、左カーブを曲がろうとしたところ、突然ギアがかんで漕げなくなって転倒し、擦過傷を負った。
事故原因	チェーン及びギア（５段変速）が錆びた状態で使用しており、チェーン等の注油や点検等を怠ったために、チェーンのコマの動きが悪くなり、歯飛びを起こしてチェーンが外れたものと推定される。

（３）自転車利用に対する市民意識調査

１）自転車の利用頻度

半数以上の人が「ほぼ毎日」と「週に 2，3 回」利用し、「週 1 回」や「月に 2，3 回」を含めると、3/4 を超える人が自転車を利用しています。

（参照：自転車・低公害車等に関する市民意識調査　平成 22 年　財団法人堺都市政策研究所）

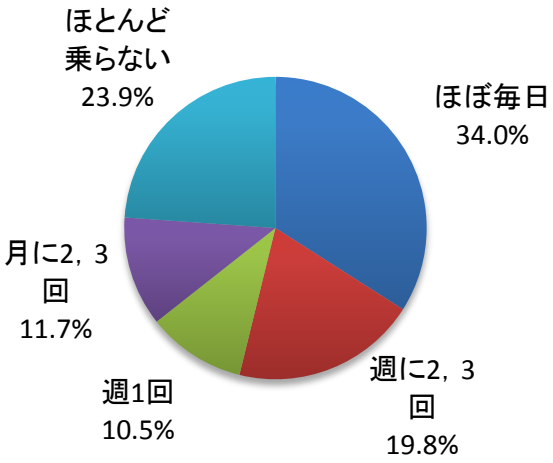


図 2-3-7
自転車の利用頻度

２）自転車の利用目的

自転車の利用目的は、「買い物（日常的に利用）」が 50.8%と多く、次いで、「通勤（18.9%）」、「娯楽等、その他の私用（15.4%）」の順となっています。

（参照：自転車・低公害車等に関する市民意識調査　平成 22 年　財団法人堺都市政策研究所）

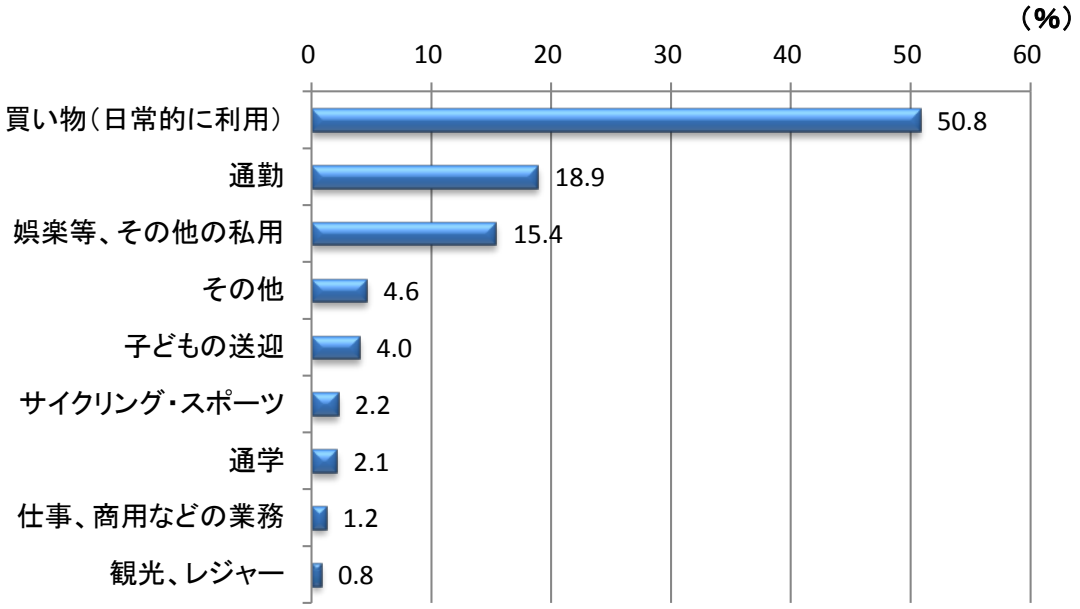


図 2-3-8　自転車の利用目的

３）自転車利用環境へのニーズ

「自動車から環境にやさしい自転車利用に転換を図るためには、どのような取り組みが必要だと思いますか」という質問に対し、複数回答で、

- 自転車道*やレーンなどの快適な通行環境の整備（897 人［79.7%］）
- 会社や目的地などでの駐輪場の整備（604 人［53.7%］）
- 雨天時の代替交通手段の確保（494 人［43.9%］）

の順となっています。

（注）調査実施時にはコミュニティサイクル*は未整備

（参照：自転車・低公害車等に関する市民意識調査　平成 22 年　財団法人堺都市政策研究所）

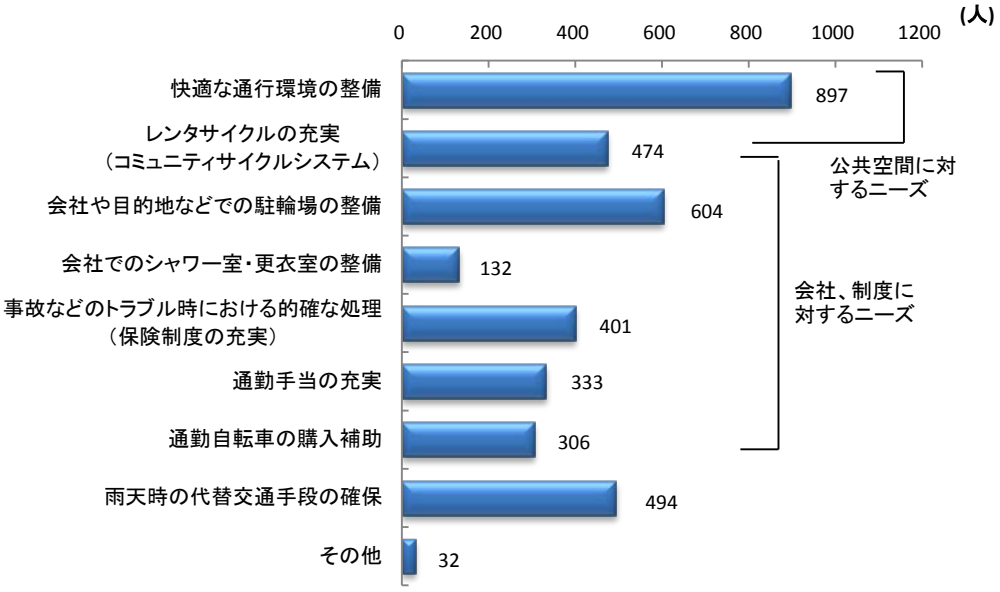


図 2-3-9　自転車利用環境へのニーズ

４）歩行中や自動車運転中に自転車に対して危険を感じた頻度

「ときどきある」が 50%と最も多く、次いで「よくある」が 42%となっており、92%の人が自転車に対して危険を感じています。

（参照：平成 21 年　堺市自転車まちづくり推進室　調査）

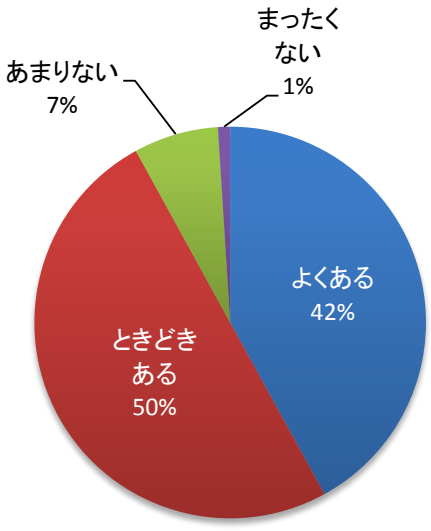


図 2-3-10
歩行中や自動車運転中に自転車に対して危険を感じた頻度

５）歩行中や自動車運転中に自転車に対して危険を感じた理由

「自転車とのすれ違いや追い越しをしている最中に接触しそうになったとき」が最も多く 60%の指摘がありました。

（参照：平成 21 年　堺市自転車まちづくり推進室　調査）

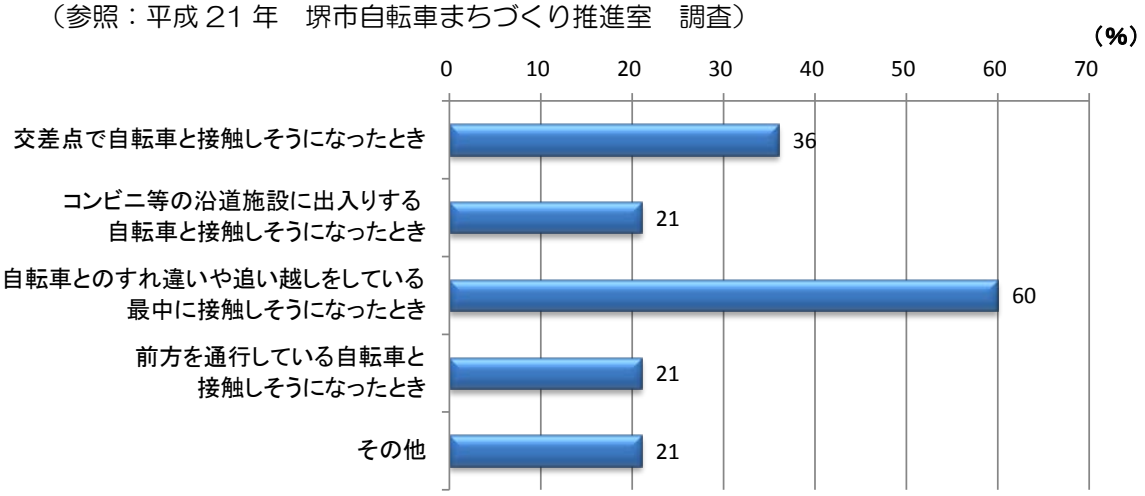


図 2-3-11　歩行中や自動車運転中に自転車に対して危険を感じた理由

６）自転車に乗っていて怖い目にあった経験(有無)

76%の人が、自転車に乗っていて怖い目にあったと回答しています。（図 2-3-12）

（参照：平成 23 年５月～11 月　堺自転車のまちづくり・市民の会*調査）

７）自転車に乗っていて怖い目にあった経験（対象別）

怖い目にあった対象(何と)は､「自転車と」が 36.9%と多く､次いで､「車と(35.2%)」､「人と（16.7%)」の順となっています。自転車同士や自動車との衝突の危険性が非常に高くなっています。（図 2-3-13）

（参照：平成 23 年５月～11 月　堺自転車のまちづくり・市民の会調査）

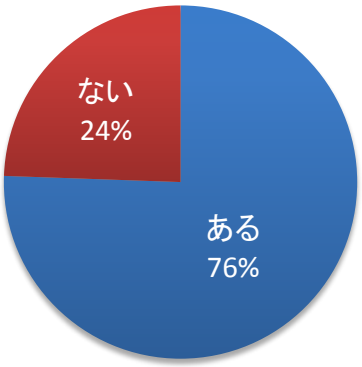


図 2-3-12　自転車に乗っていて怖い目にあった経験（有無）

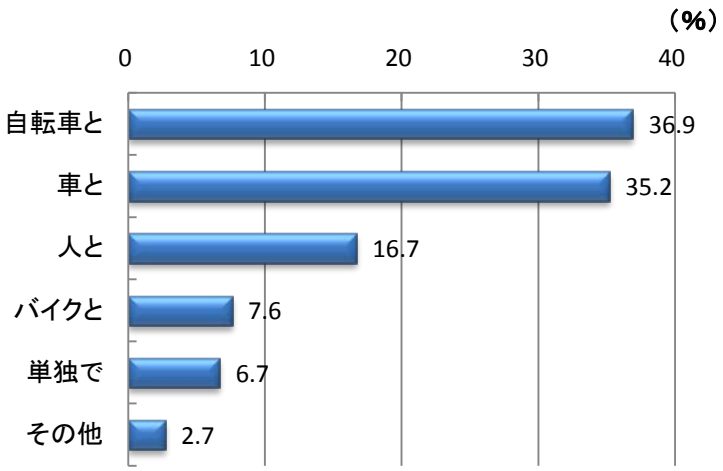


図 2-3-13　自転車に乗っていて怖い目にあった経験（対象別）

８）自転車通行環境の満足度

自転車通行環境における走りやすさは「ふつう」が 44%と最も多く見られましたが、満足度（「とても走りやすい」、「走りやすい」を合わせて）が 18%にとどまっており、不満度（「とても走りづらい」「走りづらい」を合わせて）の 38%を下回っています。

（参照：平成２１年　堺市自転車まちづくり推進室　調査）

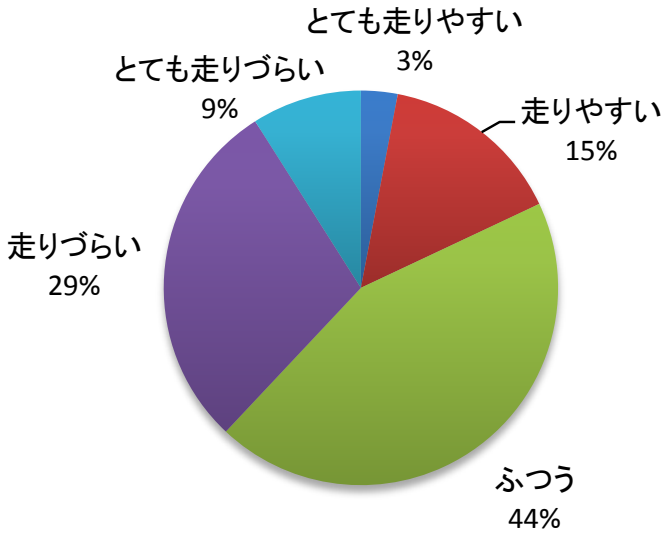


図 2-3-14　自転車通行環境の満足度

第4節　これまでの取り組み

（１）災害支援

平成２３年３月１１日に発生した東日本大震災に対して、「自転車のまち　堺」の強みを活かした支援を行ってきました。

阪神・淡路大震災の経験を踏まえ、災害時における復旧活動にノーパンク自転車が有効なことから、市内の事業者と協力し、同年３月、災害復旧活動や被災者の移動用としてノーパンク自転車３００台を仙台市、石巻市に寄贈しました。

同年４月、５月には、ノーパンク化したコミュニティサイクル用自転車１０３台を大槌町、陸前高田市、遠野市へ、また５月と８月には堺市内の自転車メーカーから寄付を受けた折りたたみ自転車９０台を大槌町、遠野市へ追加支援を行いました。

さらに、本市へ避難された方々には自転車の無償提供を行ってきました。

現在、これらの支援と合わせ、本市の危機管理対策として、コミュニティサイクルに用いている自転車の一部（５０台）をノーパンク化し、万一の災害に備えるなどの取組みを行っています。

（２）さかいコミュニティサイクル*事業

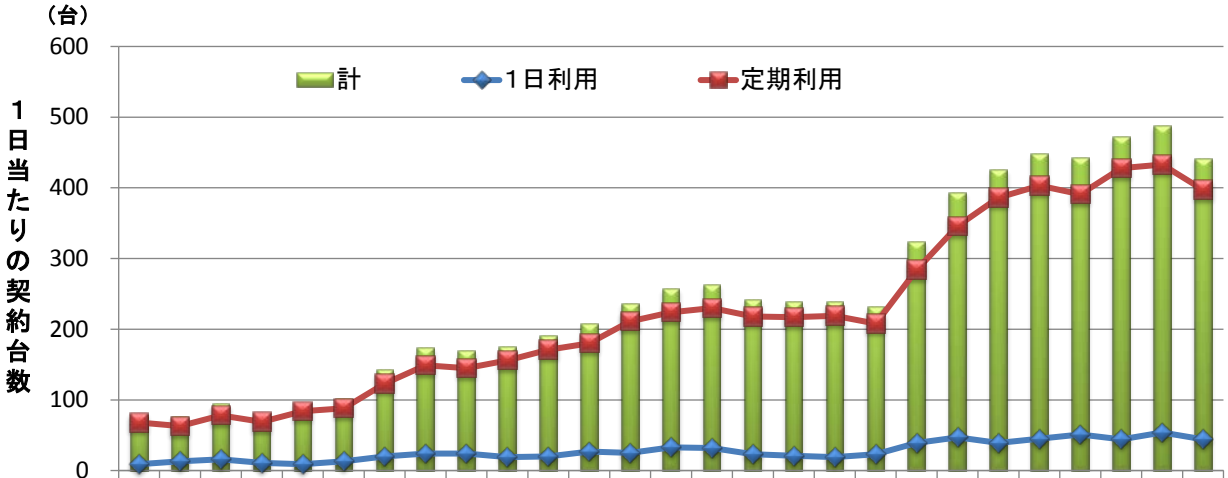
さかいコミュニティサイクルとは、地場産業である堺で製作された自転車を活用した取り組みの一環として、複数のサイクルポート*（専用駐輪場）に共用自転車を配置し、どのサイクルポートでも自転車の貸出返却ができる利便性の高い交通システムです。

特に駅前サイクルポートでは、電車やバスへ乗り継ぎもしやすくなります。自転車や公共交通の利用を促進し、自動車利用からの転換を図ることで、二酸化炭素排出量削減の効果が見込まれます。また、通勤通学者が共用自転車をシェアリングすることで、駅前駐輪の絶対数が減ることから、駅前等放置自転車対策などにも寄与します。

サイクルポートでの貸出の様子

大小路のまちなかサイクルポート

平成 22 年９月に、サイクルポートを南海電鉄「堺東駅」「堺駅」、JR 阪和線「堺市駅」「百舌鳥駅」の駅前４か所に整備しました。平成 24 年４月から、堺市役所向かいの大小路筋の歩道上及び堺伝統産業会館前の２か所に、24 時間利用が可能なまちなかサイクルポートを増設しました。



	H22.9月分	H22.10月分	H22.11月分	H22.12月分	H23.1月分	H23.2月分	H23.3月分	H23.4月分	H23.5月分	H23.6月分	H23.7月分	H23.8月分	H23.9月分	H23.10月分	H23.11月分	H23.12月分	H24.1月分	H24.2月分	H24.3月分	H24.4月分	H24.5月分	H24.6月分	H24.7月分	H24.8月分	H24.9月分	H24.10月分	H24.11月分
計	77	76	94	80	93	101	143	173	169	175	191	207	236	257	262	241	238	238	231	323	393	425	448	442	472	487	441
1日利用	9	13	16	11	9	13	20	24	24	19	20	27	25	33	32	23	21	19	23	39	47	39	45	51	44	54	44
定期利用	68	63	78	69	84	88	123	149	145	156	171	180	211	224	230	218	217	219	208	284	346	386	403	391	428	433	397

図 2-4-1　さかいコミュニティサイクル利用率の推移
〈1 日あたりの契約台数（H22.9.1～H24.11.30）〉

特に、まちなかサイクルポート*では、利用者が増加していますが、設置台数が少ないため、利用状況によっては貸出自転車の不足や満車で返却できない状況が発生しています。通勤・通学で自宅から駅へ向かう人より、駅から市内の会社や事業所などへ行く人の利用の方が多く、出入りの均衡がとれていません。このため駅への利用増進を図る方策について検討を行う必要があります。

（３）市民サイクリングの開催

市民や来訪者に堺の魅力を伝えるため、毎年１回、堺 自転車のまちづくり・市民の会*（以下「市民の会」という）と自転車博物館サイクルセンターの共催で、交通ルールを守った安全な自転車の乗り方の実践を兼ねたサイクリングを実施しています。

市民の会が市内を走り、比較的安全で魅力的なコースを選び、堺市自転車地図を平成 18 年度に作成し、平成 23 年に全面改定しました。

市民サイクリングの時には、堺市自転車地図のコースを使っています。

また、自転車博物館サイクルセンターでは、自転車に乗る楽しみを目的に、ゆっくり 10km 程度の距離を走る自転車散歩の開催や、定期的に児童の絵画コンテストなどの各種イベントの開催をしています。

堺 自転車のまちづくり・市民の会と自転車博物館サイクルセンターの共催で実施したサイクリング

堺市自転車地図
※写真は平成 23 年３月に全面改定したもの

（４）阪堺線でのサイクル・アンド・ライド*駐輪場の設置

サイクル・アンド・ライドとは、自宅から最寄りの鉄道駅などまで自転車で行き、公共交通機関に乗り換えることです。鉄道駅などへの駐輪場の設置により、自動車から自転車及び公共交通への転換を促します。

平成 24 年４月、阪堺線の妙国寺前停留場付近に新たに駐輪場を設置しました。

サイクル・アンド・ライドの看板

阪堺線妙国寺前停留場付近に
設置した無料駐輪場

（５）交通事故をなくす運動

自転車の交通ルール遵守とマナーの周知については、堺市、警察、交通安全推進機関や団体等で構成する「交通事故をなくす運動」堺市推進協議会が主体となり、春・秋の全国交通安全運動や夏・年末の交通事故防止運動、自転車マナーアップ強化月間の期間中に、街頭キャンペーンや自転車交通安全イベントなどを実施しています。

１）小学生を対象とした自転車教室の開催

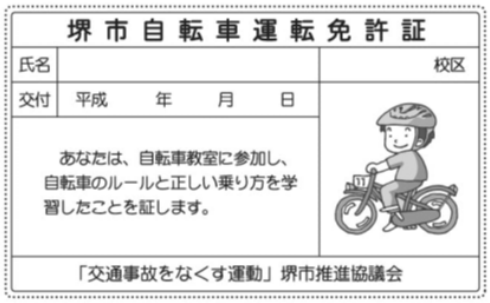
本格的に自転車を利用し始める中・高学年の児童を対象に、模擬道路での実技指導を含めた自転車交通安全教室を実施し、受講修了者には「堺市自転車運転免許証」を交付することにより、自転車の安全利用に対する知識の向上と意識の向上を図っています。

（実施体制）堺市職員２名と、所轄警察署の安全教育担当警察官１名の計３名で１班を構成し、２班体制で実施しています。

表 2-4-1　小学校における交通安全教室実施回数の推移（延校数）

年　度	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
実施回数（校数）	70	69	80	88	95

小学校における交通安全教室の実施状況



受講修了車に交付する堺市自転車運転免許証

２）地域への交通安全活動

新たな取り組みとして、区民まつりや地域のイベント、高齢者交通安全講習会等において、自転車シミュレーター*を導入した参加・体験型の啓発を行うなど、様々な機会を捉えた取り組みを行っています。

また、万一事故が発生した場合に重大な障害を避けるため、自転車用ヘルメットの着用など、安全確保に向けた取り組みを進めています。

自転車シミュレーターの体験状況

３）広報等の媒体を利用した啓発

交通ルールの遵守やマナーの徹底については、より多くの機会を通じて情報を提供する必要があることから、市の広報誌やホームページ等を通じて交通ルールの遵守・マナーの向上の周知を図っています。

【ア】広報による交通ルールの遵守・マナーの向上の定期的な周知

自転車月間となっている５月と 11 月の自転車マナーアップ強化月間の機会を捉え、自転車安全利用五則を始め、自転車の交通ルールの遵守・マナーの向上についての記事を掲載し、周知を図っています。

広報さかいを利用した啓発
「2012 年５月号」

【イ】ホームページを使った周知

堺市のホームページ及び市民の会のホームページを使って、堺市内の自転車事故の状況や交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発を行っています。

堺市のホームページを利用した啓発

【ウ】ポスターの掲示やリーフレットの回覧

春・秋の全国交通安全運動や各季の交通事故防止運動時には、各種機関・団体、公共施設、企業・自治会・学校園等にポスターの掲示やリーフレットの回覧を依頼しています。

（６）市民による啓発活動

１）さかい自転車デー*の開催

市民の会では、自転車をまちづくりに活かすために、「正しく、楽しく、美しい自転車利用とマナーアップ」をモットーに、自転車の交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発や自転車への親しみづくりに取り組んでいます。

市民の会の自主的な活動においては、20 のつく日（不定期）を「さかい自転車デー」として市役所の市民広場で自転車の無料点検と交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発活動を行っています。そして、区民まつりや商業施設等では「出張自転車デー」として、自転車の交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発活動を行っています。平成 23 年度の啓発者数は、3,035 人にのぼり、多くの人に自転車の安全運転を呼びかけています。

また、堺市自転車地図の編さんや市民サイクリングなどを中心とした堺の魅力を発信する活動を行い、自転車の利用促進と併せ、安全利用活動を行っています。

表 2-4-2「さかい自転車デー」等での啓発者数

年度	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23
来訪者数（人）	130	140	1,370	1,957	3,002	2,686	3,035

下記の写真は、市民の会の活動状況で、自転車の交通ルールの遵守・マナーの向上の簡単なテストを通じて楽しみながら覚えられるようにしています。

テストを通じて市民の会がルールや
マナーの啓発を行っている様子

市役所市民広場でのさかい自転車デーの様子

自転車のルール・マナーテスト用紙

（７）駐輪環境の現状

１）市立有料自転車等駐車場の整備(以下、自転車等駐車場を「駐輪場」という)

昭和 58 年頃から鉄道駅周辺への通勤・通学による自転車、ミニバイクが集中し、駐輪場から溢れた自転車等の路上放置によって、高齢者や視覚障害者の通行障害や公共空間としての道路、駅前広場の機能低下等の弊害をもたらしました。

このことから、良好な都市環境の確保と交通の円滑化を図ることを目的に、昭和 62 年 10 月に「堺市自転車等の放置防止に関する条例」を施行しました。

以後順次市営有料駐輪場の整備を進め、平成 15 年 10 月には、主要 27 駅前すべてを放置禁止区域に編入し、整備を完了しました。

表 2-4-3　市内の全鉄道 27 駅における駐輪場の内訳（平成 23 年５月）

市内駅数	対象駅数	箇所数	収容台数
市営駐輪場	23 駅	85 箇所	48,653 台
公営（自転車駐車場整備ｾﾝﾀｰ） ・民間駐輪場	18 駅	45 箇所	24,137 台
計		130 箇所	72,790 台

平成２年の駐輪場収容台数は 61,341 台でしたが、平成 23 年現在では 72,790 台に至っています。また自転車等の集中台数が 84,627 台から 52,162 台へと変化し、供給が需要を上回っている状態にあります。（図 2-4-2）

しかしながら、利用者からは、より一層駅に近い利便性を求める要望が多くなっています。

２）駐輪場管理運営

【ア】市営駐輪場は、平成 23 年４月から指定管理者制度*を導入しています。

(管理運営に係る収入支出費用は指定管理者負担)

【イ】駐輪場利用料金

①定期使用料　一般１カ月 2,000 円　学生 1,600 円
３階や駐輪場の屋根の有無によって金額が異なります。

②一時使用　自転車 100 円、原動機付自転車（50cc 以下）200 円
駅遠隔地で利用の少ない駐輪場は半額に値下げを実施しています。
（指定管理者提案）

３）放置自転車の撤去業務等

平成 8 年までは、駅周辺の自転車等集中台数*が収容台数を上回り、このため放置自転車も多くなっていました。

近年は、27 駅を巡回し、放置自転車の撤去をしていることから、放置自転車は、平成 23 年の 2,100 台/日と、大幅に減少しています。

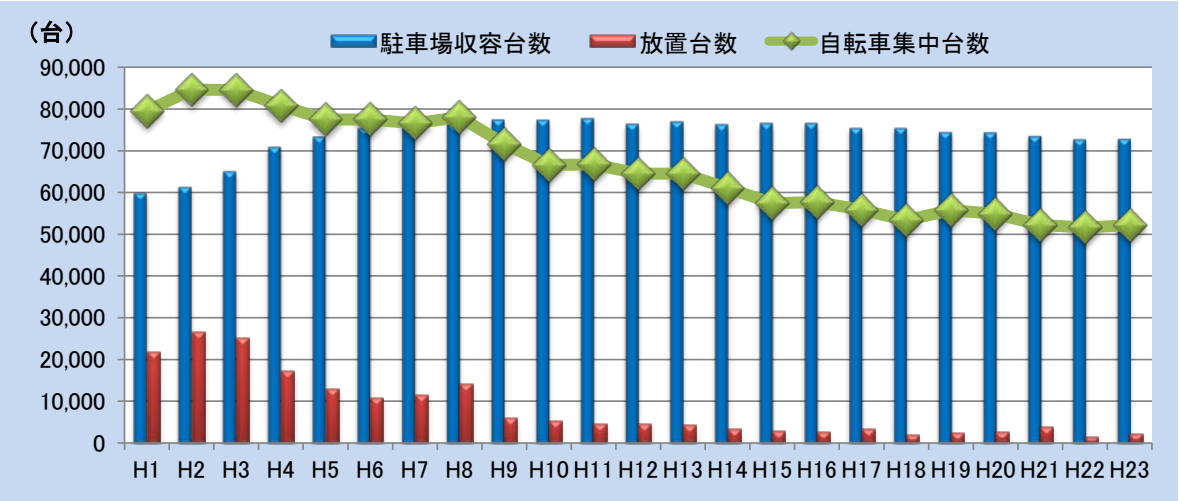


図 2-4-2　駐輪場収容台数、放置台数、自転車等集中台数の推移

（5 月の晴天時における 1 日あたりの放置自転車台数）

図 2-4-3 は、堺東駅における、時間別の放置自転車等の台数です。平日は 15 時台がピーク（888 台）で、休日は 16 時台がピーク（1,130 台）となっています。通勤・通学時間帯である平日の 7、8 時台は少なく 80 台以下で、10 時台から台数が急増しています。

また、休日の放置自転車等の台数は、平日を上回っています。

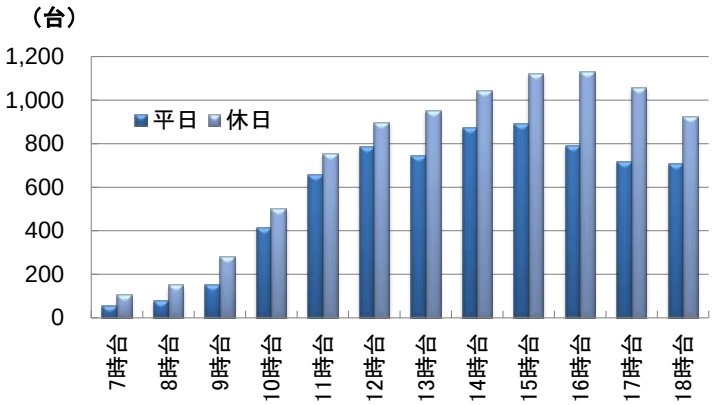


図 2-4-3
堺東駅における放置自転車等台数の時間別推移（平日及び休日）
※調査日　平成 20 年 2 月及び同 3 月

【ア】平日は 1 日 2 回（午前と午後）
27 駅を巡回し、放置されている自転車等の撤去を実施しています。

【イ】土・日曜日・祝休日の放置防止キャンペーン等を実施しています。
撤去を行っていない土・日曜日・祝休日は、中百舌鳥駅、堺駅、新金岡駅等の一部の駅で放置自転車が顕著であるため、啓発誘導員の配置や自治会・所轄警察署とタイアップした放置防止キャンペーン等の対策を実施しています。

【ウ】撤去業務は駐輪場の指定管理者へ委託しています。

【エ】主要駅(堺東駅前、中百舌鳥駅前、北野田駅前等)に啓発誘導員を配置し、啓発や駐輪場への案内誘導等を行っています。

【オ】道路通行上著しく支障があるもの、点字ブロックの上に放置されたもの、悪質なものなどの放置自転車は、即時撤去しています。

現在、通勤・通学を中心とした放置自転車は、減少傾向にありますが、新たに商業施設の買い物等の短時間や撤去時間帯以外での放置対策が急務となっています。

４）保管返還業務

図 2-4-4 では、年間の自転車等の撤去台数は平成 8 年の 43,373 台/年から放置台数が減ったことにより、平成 23 年は 24,807 台と減少していますが、自転車の返還台数は 50%前後で推移しています。

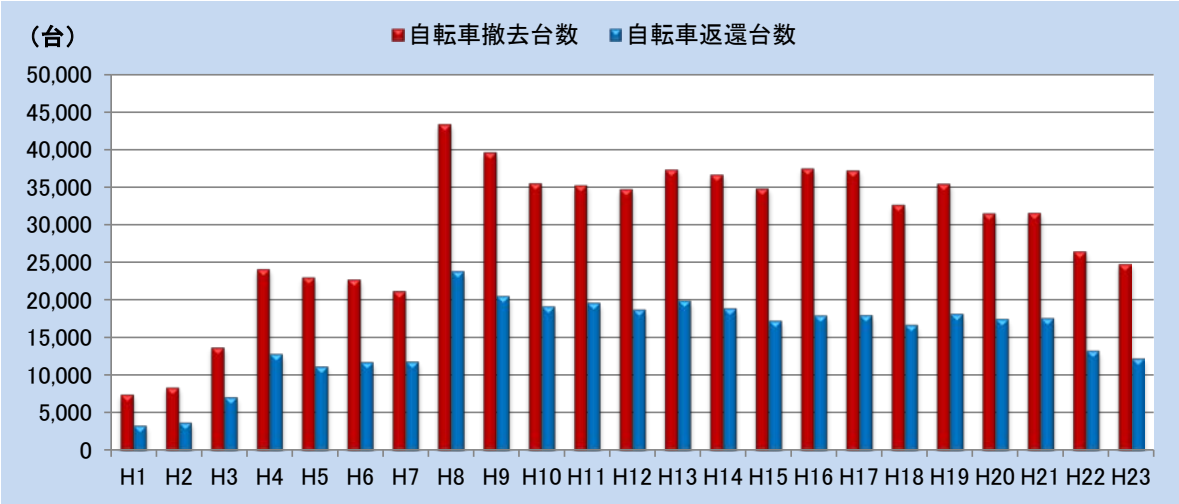


図 2-4-4　自転車の撤去台数及び返還台数

【ア】撤去区域により、三国ヶ丘、湊、深井、栂の 4 か所で保管返還業務を実施しています。

【イ】保管返還手数料　自転車 1,500 円／台　ミニバイク　2,000 円／台

【ウ】保管返還所の業務は駐輪場の指定管理者へ委託しています。

【エ】保管期間は撤去の翌日より 30 日間　期間経過後は、一部を海外等へ無償提供する以外はスクラップ処分しています。

５）撤去自転車の有効活用

堺市では、撤去した放置自転車は、自転車等の放置防止に関する条例及び規則に基づき、1 カ月の保管期間が過ぎたものについて、資源の有効活用を図るため、公益社団法人アジア協会アジア友の会が主催するサイクルエイド*事業に協力し、自転車を提供しています。

		H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	合計（台）
堺市提供台数		438	671	1,075	1,000	100	2,473	－	1,300	440	935	940	320	360	140	80	10,272
主な寄贈先	南アフリカ	→	→	→	→		→		→								
	フィリピン					→	→		→	→	→	→	→	→	→		
	スリランカ				→	→			→	→							
	カンボジニア				→	→				→	→	→	→				
	タンザニア			→	→	→	→										
	タイ										→	→	→	→	→	→	

図 2-4-5　サイクルエイド事業での撤去自転車の供給台数及び主な寄贈先

（８）自転車通行環境整備事業

１）通行環境の整備

主な通行環境の整備方法としては、以下の方法があります。

①歩行者、自転車、自動車を構造分離した「自転車道*」
②自転車と自動車を視覚分離した「自転車レーン*」（路肩のカラー化含む）
③歩行者と自転車を視覚分離した「歩道の視覚分離」

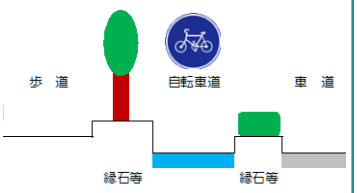
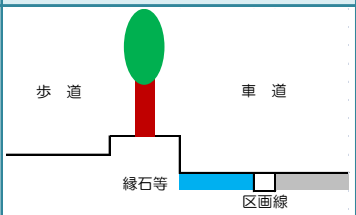
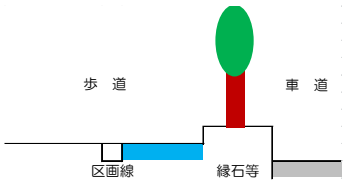
整備方法	①自転車道	②自転車レーン	③歩道の視覚分離
イメージ図	 	 	
整備コスト	大	小	小
歩行者目線	安全	安全	接触のおそれあり
自転車の通行ルール	相互通行または一方通行	一方通行	相互通行 歩行者優先（徐行）
備考	右の標識がある時は一方通行 	必要に応じて、自転車専用通行帯 	自転車が通行できる歩道（右の標識がある歩道）のみ整備可

図 2-4-6　主な整備方法の特徴

また、国土交通省と警察庁より、今後の自転車通行環境整備の模範となるモデル地区として、平成 20 年 1 月に新金岡地区が指定を受けました。

新金岡地区は、近隣に大型商業施設や公共施設が集積しており、歩行者・自転車利用者が非常に多い地区です。地区内にある新金岡 80 号線では、歩行者と自転車と自動車を分離することにより、安全で快適な通行空間を形成するため、自転車道*を整備しました。

モデル地区の取り組みを踏まえ、他の地区においても整備を進めており、平成 23 年度末での整備状況は表 2-4-4 の通りです。

表 2-4-4　通行空間の整備実績（平成 21 年度から平成 23 年度）

整備形態	整備延長	整備事例
自転車道	0.77ｋｍ	新金岡 80 号線 府道堺狭山線（泉北 1 号線）
自転車レーン	0ｋｍ	
歩道の視覚分離	15.73ｋｍ	府道大阪高石線（新） 府道堺大和高田線 府道大堀堺線 金岡公園東線　　等

自転車レーン*の整備を推進するために、「堺市道路の構造の技術基準を定める条例（平成 24 年 11 月制定）」において、自転車が安全に通行できる路肩の幅員を確保する規定を設けました。

しかし、自転車道や自転車レーンなどの自転車通行空間がまだまだ少ない現状にあります。

２）自転車の安全通行の普及啓発

自転車通行環境の整備を行った路線について、歩行者や自転車利用者に対し、自治会や関係行政機関と連携した指導・啓発キャンペーンを実施し、自転車通行の安全と歩行者への安全確保を促すとともに、自転車通行における交通ルールの遵守やマナー向上に関する啓発を行っています。

自治会・所轄警察・市民の会・堺市と連携した
指導・啓発キャンペーン状況

歩行者の安全確保を促した
指導・啓発キャンペーン状況

第5節　課題のまとめ

（1）日常的な自転車利用の拡大

堺市における自転車の分担率*は、他の政令指定都市と比較しても高い水準であり、通学、買い物、観光などの自転車だけで移動する割合も高く、代表としての交通手段の役割が大きいことがうかがえます。

自転車は、公共交通（路線バス等も含む）と並んで重要な地域内の交通手段です。自転車は地域内移動の「代表交通手段*」の一つであるとともに、鉄道等に乗り継ぐ「端末交通手段」として重要な役割を担っているにもかかわらず、依然として自動車利用が多くなっています。持続可能な都市構造を実現させるためには、自転車通行環境の整備やコミュニティサイクル*システムの構築、利用しやすい駐輪環境づくりなどを行い、自転車利用の一層の促進を図る必要があります。

また、ほぼ毎日利用する人がいる一方で、ほとんど利用しない人もかなり存在します。特に、個人の自由目的行動と比較して、通勤や業務での利用にはまだ拡大の余地があると推察されるので、企業・法人への働きかけが重要となります。

（2）自転車関連事故の削減

堺市においては自転車関連の交通事故の割合が高く、通行中に危険な目にあったという経験も多くなっています。幹線道路に出ようとする自動車が歩道を通行する自転車と接触するなどが典型例で、自転車を車道でも歩道でも通行可としたため、どこを自転車が通行しているか自動車のドライバーにも予測がつかず事故になるケースが多いと考えられます。

歩行者の安全を第一とした交通安全ルールやマナーを、自転車利用者だけでなくすべての人々に徹底するとともに、通行環境の整備により自転車の通行位置や通行方向を明確に示していくことが事故の減少にもつながります。

（3）利用者のニーズに即した自転車利用環境の向上

利用者の要望としては「通行環境の整備」を望む声が最も多く、次いで「駐輪場の整備」などが挙げられています。

自転車が快適に通行できる道路の整備が十分でないことがわかります。

駐輪場についてはストックを増やすより利用しやすい環境づくりが重要となります。近年は、駅周辺の商業施設での買い物等の短時間利用や従業員等の放置自転車が多い傾向にあります。また、放置自転車を撤去しない、土・日曜日、祝休日については放置自転車が依然として多く、道路通行の支障となっています。そのため、商業施設と連携した取り組みや土・日曜日、祝休日の放置自転車対策が必要となります。

（4）「自転車のまち　堺」ならではの地域資源等の活用

「自転車のまち 堺」ならではの地域資源といえる自転車関連施設や各種自転車イベントなどが連携しながら、観光資源や観光施策などとも積極的に関連づけ、情報発信していく必要があります。

第３章

計画の目標

第3章　計画の目標

第1節　計画の目標

本計画での 10 年後の目標を以下に定め、平成 34 年度、同様の趣旨のデータにて検証を行います。

（1）自転車の利用を促進

自動車から自転車への転換を図ることで、自転車の利用している割合を 24%から 30%まで増加（平成 22 年度国勢調査「自転車分担率*24%」を基準とします）（図 3-1-1）

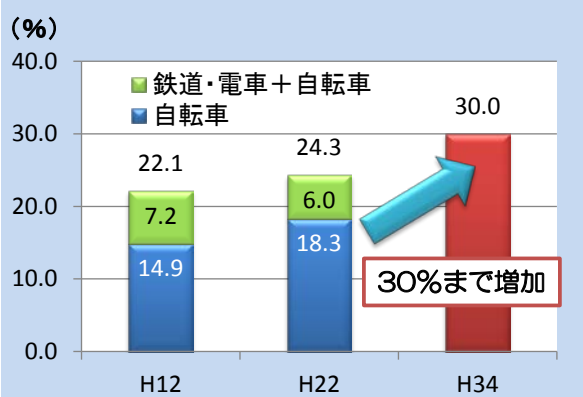


図 3-1-1　自転車の利用を促進

（2）自転車が関与する事故を削減

平成 23 年の自転車関連事故件数 1,582 件から 20%削減（図 3-1-2）

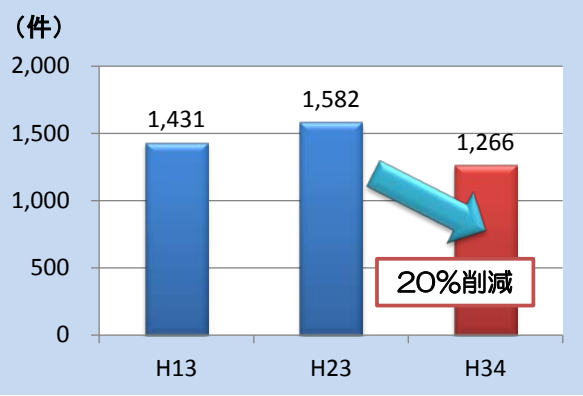


図 3-1-2　自転車が関与する事故を削減

※　図 3-1-1 及び図 3-1-2 の H12 及び H13 のデータは、旧堺市のデータを引用。

（3）自転車利用環境に関する市民満足度を向上

自転車利用環境の創出により、市民満足度を 50%以上（今後、アンケート等により満足度調査を行います）

第2節　計画の柱

上記の計画の目標を達成するために、自転車の持つ４つの要素「つかう」「まもる」「とめる」「はしる」を計画の柱とします。

また、これらの柱と柱が、相互に関連し、柱に位置付ける事業が互いに連携をたもちながら、堺市のめざす「自転車のまち　堺　～自転車を利用しやすいまち～」を実現していくものです。

計画の柱

【つかう・利用促進】	自転車を環境に優しく、健康に良い乗り物として利用を促進
【まもる・安全利用】	自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上と、安全なまちづくりを市民や事業者と協働して推進
【とめる・駐輪環境】	自転車の利用を促進するための駐輪環境のあり方の検討と放置自転車の削減
【はしる・通行環境】	安全に通行できる自転車通行環境の形成

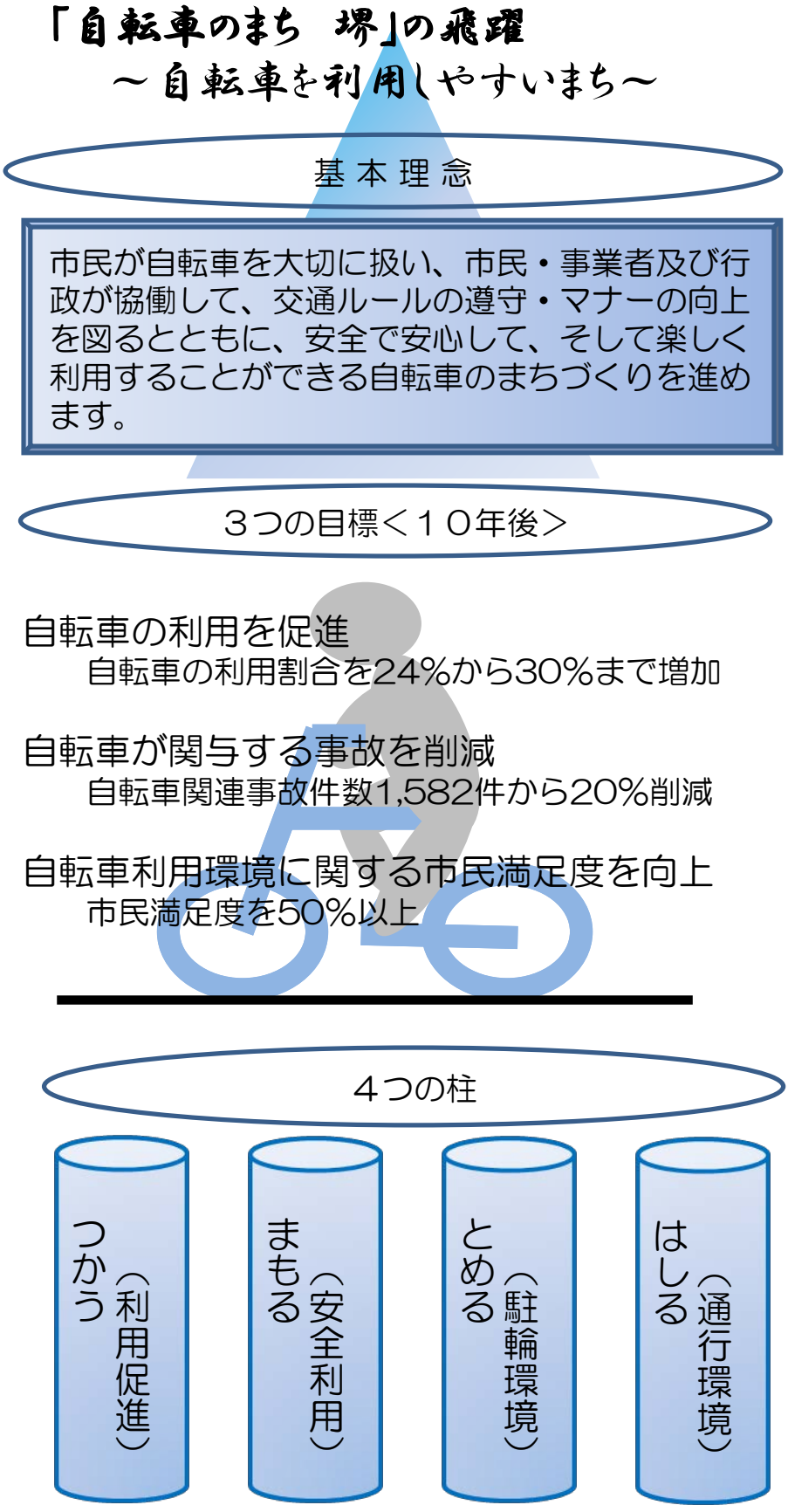


図 3-2-1　自転車の柱の関連イメージ

第3節　施策体系

表 3-3-1　計画の柱と施策体系

つかう（利用促進） 自転車を環境に優しく、健康に良い乗り物として利用を促進	事業１	さかいコミュニティサイクル事業
	事業２	自転車通勤の促進事業
	事業３	自転車を活かした観光の推進
	事業４	阪堺線との連携
	事業５	市民サイクリングの開催
	事業６	堺市自転車地図の更新・配布
	事業７	環境講座等での自転車利用の啓発
まもる（安全利用） 自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上と、安全なまちづくりを市民や事業者と協働して推進	事業８	市民・事業者・行政の協働による交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発
	事業９	安全な自転車利用を進めるリーダーの養成
	事業１０	交通安全教育の推進
	事業１１	自転車事故に対する危機管理意識の向上
とめる（駐輪環境） 自転車の利用を促進するための駐輪環境のあり方の検討と放置自転車の削減	事業１２	駐輪場の再配置、料金体系の見直し及び機能充実
	事業１３	放置自転車の撤去及び削減に向けた啓発と撤去自転車の有効活用
	事業１４	事業者による駐輪場の設置促進と支援
はしる（通行環境） 安全に通行できる自転車通行環境を形成	事業１５	自転車通行環境整備事業

第４章

施策の展開

第4章　施策の展開

第1節　つかう（利用促進）

自転車を環境に優しく、健康に良い乗り物として利用を促進

自転車は電車やバスなどの公共交通機関と同様、都市内における重要な交通手段であり、環境に優しく、健康に良い乗り物です。通勤・通学、買い物など日常生活や、観光、ビジネスでの利用など、幅広い年齢層の人が自転車の持つ利点を最大限に活用できるよう、積極的な自転車の利用を促進します。

また、自転車利用の促進と併せて、堺市の地域資源や自転車利用施策を広くＰＲし、いきいきと楽しめる自転車のまちづくりを推進します。

（１）さかいコミュニティサイクル*事業【事業 1】

駅前集約型サイクルポート*（有人）とまちなかサイクルポート（無人）の整備拡充を進め、利用者のニーズに合った運営を行い、より一層の利用促進を図ります。

平日に主に利用されている通勤・通学やビジネスでの利用拡大を図るとともに、一方では、土日祝などは観光に訪れる方々の移動のツールとして、利用を促進し観光振興に寄与します。

現在、自転車を用いた観光推進事業として、観光レンタサイクル事業がありますが、利用者にわかりやすく、また利用しやすいよう事業の統合化に向けて検討します。

また、万一の災害時に備え、ノーパンク自転車を常備します。

コミュニティサイクルの企画・運営
中百舌鳥駅前ポート設置
文化観光拠点ポート設置
その他のポートの設置

（２）自転車通勤の促進事業【事業 2】

環境に優しいことや健康面に効果があることから、他の自治体や市内の民間企業における取り組み事例等も踏まえつつ、市内の事業所へ働きかけ、自転車通勤の促進を図ります。また、各事業所等に、交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発のリーダーとして活躍する自転車利用推進委員の配置を働きかけます。

市や警察等から啓発用の資機材や学習教材などの提供を行い、協働した取り組みを進めます。

「おおさか交通エコチャレンジ」推進運動の取り組みの一つであるマイカー通勤の自粛や、営業時等の公共交通機関や自転車の利用啓発を行います。

自転車通勤の促進
自転車利用推進委員の設置

参考事例

○　自治体での自転車通勤事例（名古屋の事例）

表 4-1-1　名古屋市の自転車通勤手当の改正

距離	改正前	自転車利用改正後	自動車利用改正後
5km 未満	2,000 円	4,000 円	1,000 円（単独利用）
5km 以上 10km 未満	4,100 円	8,200 円	4,100 円
10km 以上 15km 未満	6,500 円	8,200 円	6,500 円

○　堺市内で自転車通勤を推進している企業事例

自転車部品を製造している㈱シマノは、自転車通勤者に向けて駐輪場や入浴施設を完備しているほか、自転車通勤手当の支給や、ヘルメット購入の補助を実施しています。

（３）自転車を活かした観光の推進【事業 3】

堺市の地域資源をはじめ、歴史・文化遺産名所などの観光スポット等をコミュニティサイクル*等の自転車で回遊できるような観光コースを設定し、観光サイクルサポーターによる市内観光の推進を図ります。

また、自転車による観光案内充実のため、観光サイクルサポーター*の養成講座や研修の実施や、安全に市内を周遊できるようサポートするとともに、観光資源の魅力発信と目的地への円滑な移動を誘導するわかりやすい観光・案内サインを整備します。

「自転車のまち　堺」ならではの地域資源である自転車関連施設や先進的な自転車を体験できる自転車関連イベントなどを、観光施策等と関連付け、積極的に情報発信していきます。

「駅から eco マップ」の作成
観光サイクルサポーターの育成講座等の実施
観光・案内サインの整備
自転車関連施設や自転車関連イベントなどの情報発信

（４）阪堺線との連携【事業 4】

阪堺線妙国寺前停留場付近の駐輪場に続き、他の停留場への設置に向けた検討を行います。

サイクル・アンド・ライド*駐輪場の設置
コミュニティサイクル事業（再掲）

（５）市民サイクリングの開催【事業 5】

サイクリングを通じ、堺の魅力や自転車に乗る楽しみ、自転車への愛着、そして人との交流を目的に、市民の会と自転車博物館サイクルセンターの共催で市民サイクリングを実施しており、今後、市も協働で取り組み、事業の充実を図ります。

イベントやコンテスト
自転車の楽しさを広める自転車散歩
サイクリングで引率できる人材育成

（６）堺市自転車地図の更新・配布【事業 6】

利用者のニーズに応じたサイクリングコースを掲載した堺市自転車地図を、市民の会等の方とともに、必要に応じて見直しを行います。

また、堺市自転車地図を地域住民や観光者に配布することで、サイクリングなどに活用できるとともに、自転車の適正な利用を啓発します。

堺市自転車地図の更新・配布

（７）環境講座等での自転車利用の啓発【事業 7】

堺エコロジー大学*等既存の環境講座、セミナーを活用し、環境に優しい移動・交通手段として、二酸化炭素削減効果にもつながる自転車の利用を促進します。

環境講座等での普及啓発

第2節　まもる（安全利用）

**自転車の交通ルールの遵守とマナーの向上と、
安全なまちづくりを市民や事業者と協働して推進**

全ての人が安全に利用するためにそれぞれが交通ルールを遵守しマナーの向上を図り、人優先の意識のもとで通行するため、市民・事業者・行政などが協働して啓発活動に取り組みます。

（１）市民・事業者・行政の協働による交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発【事業８】

市民・事業者・行政が協働して、交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発を行います。視覚障害者誘導用ブロック（点字ブロック）は、障害者が安全に通行する上でなくてはならないものであるためブロック上の違法駐輪や車道通行時の逆走、歩道での暴走などの重大事故につながる恐れがある行為について、重点的に啓発を行います。

市民による啓発活動は、啓発の効果がより大きく、理解を得やすいことから、自治会をはじめ各区の交通指導員や市民の会、各種団体と緊密な連携を図り、安全な自転車利用の推進に協働して取り組んでいきます。

また、商業施設などからの要望があれば交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発と併せ、自転車の楽しみ方についてのアドバイスなどを行っていきます。

市の広報紙及び堺市ホームページ、パンフレットなどを通じ、定期的に交通ルールの遵守・マナーの向上の記事を掲載し、市民に安全利用を呼びかけます。

自動車免許証更新時や交通安全講習会などの機会を通じ、自転車に関する交通ルールを周知することにより、自転車に対する認識を高めます。

自転車利用者が罰則を知らない場合が多いので、罰則についてのＰＲを行うとともに、自転車通行の交通ルール遵守の徹底を図るため、必要に応じて警察署と協議を行い、特に違反が多い場所などでは取り締まりの強化を要請します。

さかい自転車デー*の開催と市民の会への加入促進
広報紙及び堺市ホームページ、パンフレットなどを活用した交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発
自転車販売店をはじめ、事業者への交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発及び情報提供
自動車ドライバーに対する啓発
罰則対象のＰＲと取り締まり強化の要請

（２）安全な自転車利用を進めるリーダーの養成【事業 9】

市民や企業の中から率先して主体的に、安全な自転車利用の推進など、自転車のまちづくりを担っていく人材の養成に努めます。人材の養成にあたっては、「自転車博物館サイクルセンター」や「堺エコロジー大学*」、「いきいき堺市民大学」などとタイアップし、協働した取り組みを行います。

自転車リーダー養成講座の開催

（３）交通安全教育の推進【事業 10】

交通ルールはもとより、自転車を運転するため必要なマナー、自転車の通行方法などを多様な利用に対応できる講座を開催していきます。

自転車の利用目的は買い物、通勤・通学、ビジネス、スポーツ、趣味などで、その種類はスポーツ車から軽快車、ミニサイクルまで様々な自転車があるため、利用者の年代や目的、車種に応じた教室の開催に努めます。

また、自転車の事故を再現した DVD や警察などの機関が所管する啓発用の DVD などを活用し、効果的な啓発に努め、現在行っている堺自転車安全運転免許証の制度化の検討を行います。

段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
堺市自転車運転免許証制度化の検討
交通ルール等を研修できる施設の提供

（４）自転車事故に対する危機管理意識の向上【事業 11】

自転車事故を起こした場合の緊急対応など、被害者への処置や救急車、警察への連絡などをわかりやすく理解できる緊急時対応マニュアルを作成し、自転車利用者への周知を図っていきます。

自転車が加害者となる事故は年々増加傾向にあり、被害者に対する損害賠償額も高額になってきているため、万一の事故に備え、自転車利用者の損害保険加入の促進を図ります。

身体や自転車に反射ベストや反射板などを装着し視認性を高めることで、相手から自分の存在を認識させ、危険を回避するとともに事故を減少させることにつながります。多くの人への交通ルールの遵守・マナーの向上といった啓発に加え、こうした自転車の視認性の向上、自転車を使用する前の安全点検や自転車販売店等での定期的な点検など、自発的な安全確保に対する啓発を行います。

事故を起こした場合の処置マニュアルの作成
ＴＳマーク*等の損害保険への加入促進
自発的な安全確保に対する啓発

第3節　とめる（駐輪環境）

自転車の利用を促進するための駐輪環境のあり方の検討と放置自転車の削減

人が自転車で移動しやすくなるように、これまでの駅前の駐輪場に限らず、人が集まる場所での利用実態に応じた駐輪場のあり方を検討します。また放置自転車は通行上において支障となるばかりでなく都市の景観を損ねるため、放置自転車の削減に向けた取り組みを行います。

（１）駐輪場の再配置、料金体系の見直し及び機能充実【事業 12】

主要駅などの自転車が集中する駅前では、道路空間などの活用や自転車ネットワークとの接続も含め、施設改修に併せて駐輪場の再配置について検討を行い、駐輪場の整備にあたっては、鉄道や商業事業者等と連携、協力して進めます。

また、駐輪場利用料金は、駅からの距離や利用時間など、利用客の実態に応じた料金体系を検討します。

利用者の安全と自転車盗難などの事件を防止するため、屋内に防犯カメラを設置していますが、屋外においても必要に応じて設置を進めます。また、自転車のツーロック（二重施錠）の啓発に努めます。

急な雨や鍵の故障などのトラブルが想定されるため、レインコートや自転車鍵などの自転車物品の販売を行うとともに、近年ではサイクリング需要の高まり等から、付加価値のある駐輪場が求められているため、シャワー設備などを備えた多機能駐輪場の需要等について、調査を行います。

駐輪場の再配置検討
利用実態に合わせた駐輪場の料金体系の検討
防犯カメラの設置・ツーロックの啓発
駐輪施設の改修
多機能駐輪場について調査

（２）放置自転車の撤去及び削減に向けた啓発と撤去自転車の有効活用【事業 13】

歩行者などの通行に支障のある放置自転車の即時撤去や撤去時間帯の延長など、放置防止に向けた取り組みを行います。

また、土・日曜日、祝休日における撤去については、放置実態に応じた取り組みを検討します。

地元自治会や関係機関、団体などの協力のもと、官民協働の放置防止キャンペーンを実施するとともに、駐輪場利用者に分かりやすい案内方法を検討し、放置自転車の削減、駐輪場の適正利用の促進を図ります。

引き取りのない保管自転車については、サイクルエイド*事業として引き続き海外に無償譲渡を行います。また、自転車の再利用について、自転車小売店等への売却も併せて検討をしていきます。

放置自転車撤去の強化及び啓発
放置防止キャンペーンの実施
サイクルエイド事業への協力
自転車のリユースの検討

（３）事業者による駐輪場の設置促進と支援【事業 14】

堺市民営自転車等駐車場工事補助金交付要綱*に基づき、民営事業者が駐輪場を設ける場合に一定の条件を満たしておれば工事費の一部の補助を行います。

駐輪場設置支援

第4節　はしる（通行環境）

安全に通行できる自転車通行環境を形成

環境負荷の少ない都市交通の重要な手段である自転車の通行空間の連続性を確保したネットワークを形成することで、自転車による回遊性や快適性を高めます。

また、歩行者の安全を第一とし、自転車利用者の安全にも配慮した自転車通行空間を確保します。

（１）自転車通行環境整備事業【事業 15】

１）自転車ネットワークの形成

自転車による回遊性や快適性を高めるため、自転車の通行空間の連続性を確保したネットワークを形成し、自転車通行環境の整備を推進します。

【ア】自転車利用者別の着目点

日常生活、健康、観光といった自転車利用者毎の特に着目すべき点を整理し、ネットワークに選定すべき道路を、以下のように整理を行います。

表 4-4-1　自転車利用者別の着目点

着目点 ＼ 主な自転車利用者	安全性	安心感	走りやすさ	回遊性（楽しさ）	速達性	自転車通行空間のネットワークに選定すべき道路
通勤	○		○		○	・都心・都市拠点等へのアクセス道路 ・駅前の駐輪場へのアクセス道路
通学	○		○		○	・高校へのアクセス道路 ・駅前の駐輪場へのアクセス道路
業務	○		○		○	・都心・都市拠点等へのアクセス道路
買い物	○	○	○			・ショッピングモール等の商業施設へのアクセス道路
サイクリング	○	○	○	○		・公園等へのアクセス道路 ・緑や水辺空間を楽しむ道路
観光	○	○	○	○		・各観光エリアを結ぶ道路
求められる事項	・自転車通行空間の確保 ・ルールの遵守とマナーの向上	・自動車との分離 ・通行位置の明示と通行方法の明確化	・通行位置の明示と通行方向の明確化 ・適正な道路等の維持管理	・サイクリングコースの設定や自転車地図等を活用した情報の提供	・原則、車道通行 ・ルールの遵守とマナーの向上	

【イ】自転車ネットワークの選定

自転車利用者別の着目点を踏まえた上で、自転車ネットワークの選定を行います。

①公共施設、学校、商業施設、居住地区が集まる都心や都市拠点間等を結ぶ道路（将来道路網も含む）
②上記①の道路から自転車が集中する主要な目的地（市役所、区役所、鉄道駅など、駐輪場、公園、高校、商業施設等の自転車利用が多い施設）へと結ぶ道路
③仁徳天皇陵古墳・大仙公園周辺地域や旧市街地周辺地域等を結ぶ道路
④堺浜エリア、大和川等の緑や水辺空間を楽しむ道路

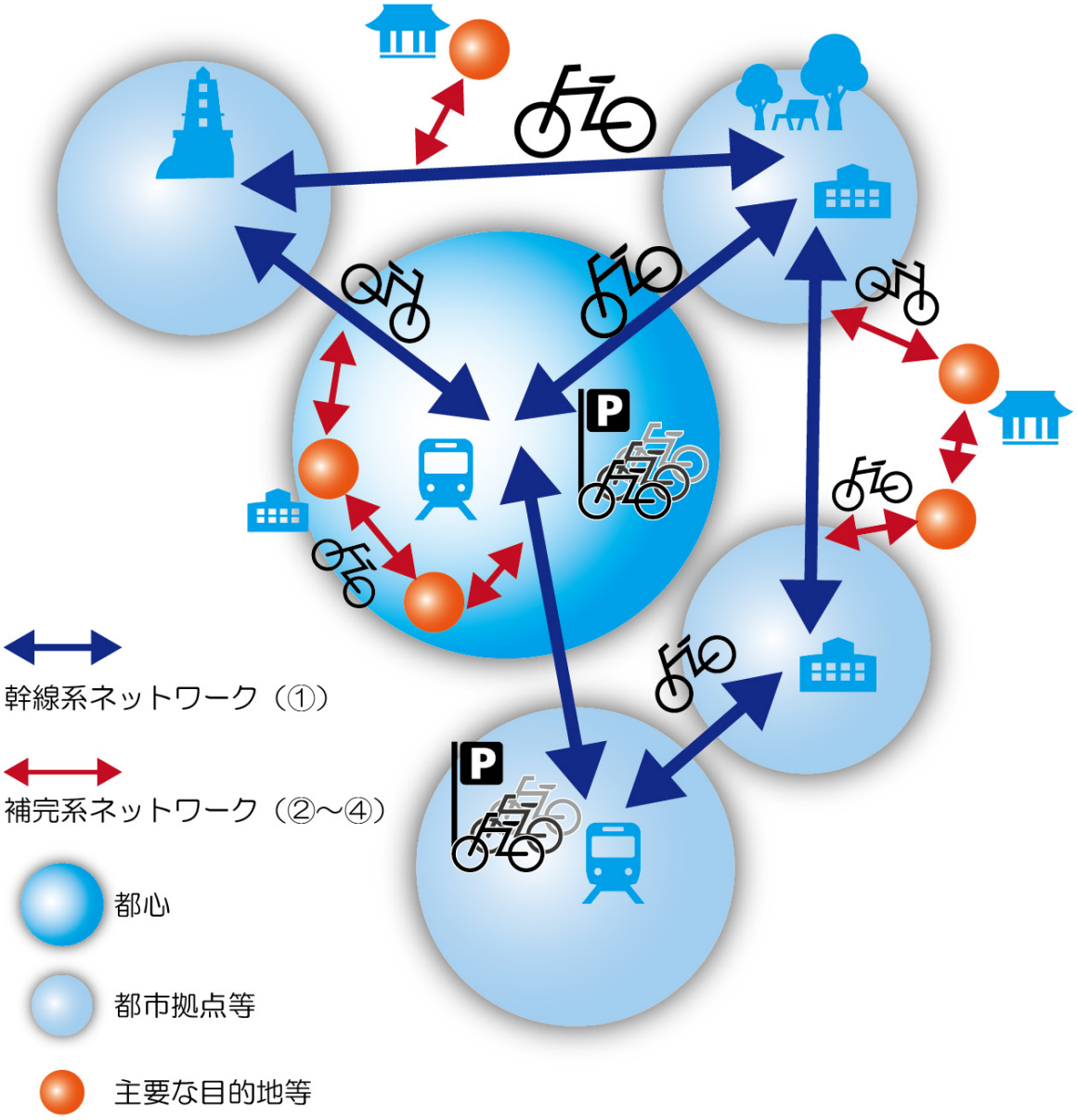
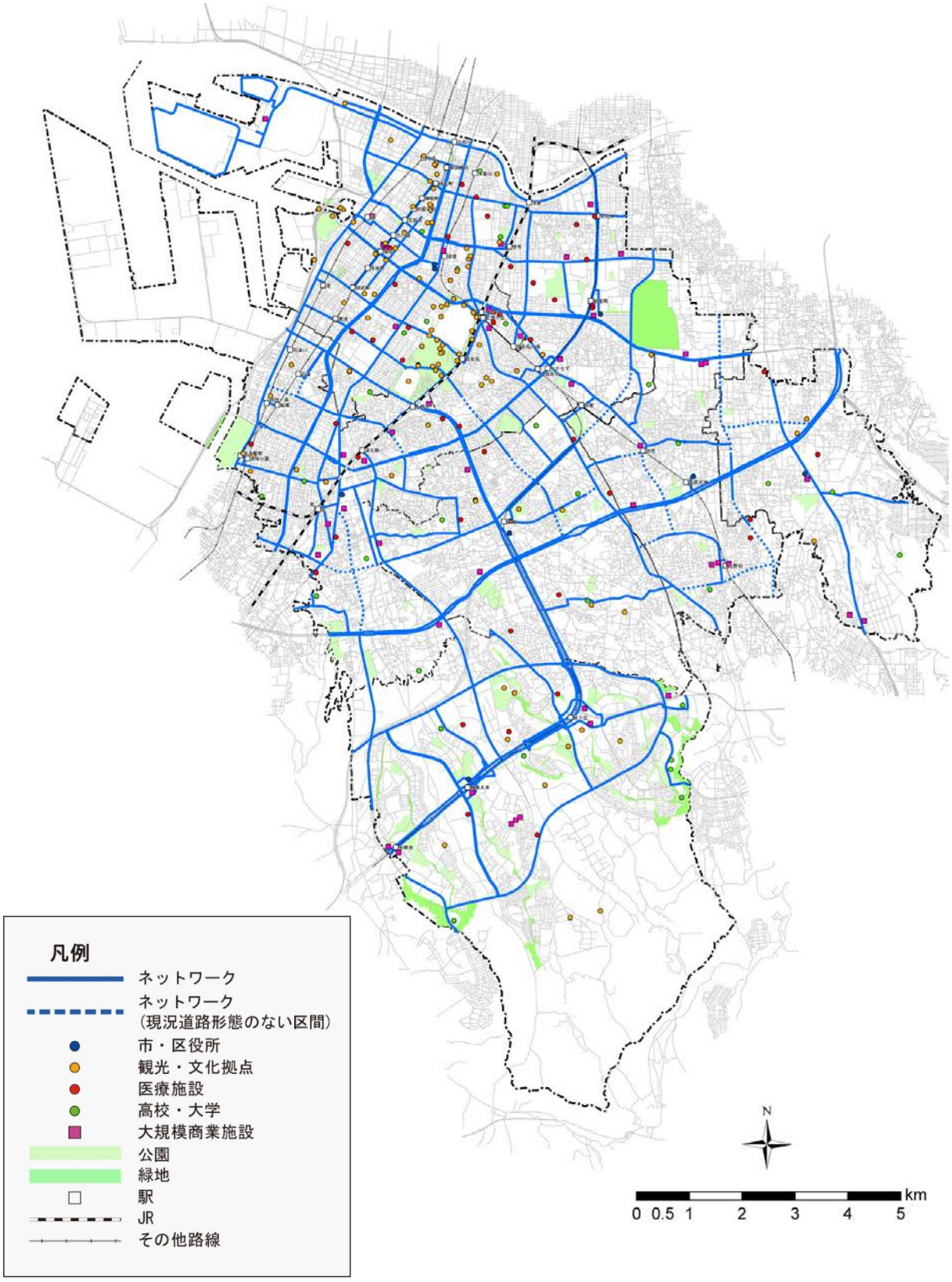


図 4-4-1　拠点間を結ぶ自転車ネットワークのイメージ図



※　ネットワークは、整備済みの路線も含んでいます。
※　ネットワークは、地域の課題等に応じる場合、新たな路線や代替路を検討します。
※　ネットワーク（現況道路形態のない区間）は、都市計画道路の見直しにより変更になる場合があります。
※　緊急避難路や歩行空間のバリアフリー化、通学路における交通安全の確保等の関連する施策との連携を図る必要がある場合は、新たな路線を検討します。

図 4-4-2　自転車ネットワーク(案)

２）自転車通行空間の確保

これまで堺市では、歩行者の安全を確保するため、「歩道の視覚分離」を進めてきました。今後は、歩行者及び自転車利用者の安全確保のために「自転車は、原則車道通行であり、歩道通行は例外である。」という原則に基づいた『自転車道*』や『自転車レーン*』を重点において推進していきます。

３）自転車通行位置、通行方向を明確化

整備するにあたっては、適正な自転車の通行部分へとわかりやすく誘導するとともに、自転車の通行があることをドライバーに認識させるため、路面着色、路面表示、誘導サイン等の設置を組み合わせて自転車の通行位置、通行方向を明確化していきます。

【ア】路面着色

路面着色は、原則として「青色」を使用するものとします。 ただし、百舌鳥古墳群周辺地域や堺環濠都市地域等の景観に配慮する地域については考慮するものとします。

【イ】路面表示

路面表示は、交通規制標示に配慮し、法定外のサイン表示を活用することで、自転車の適正な通行位置と通行方向を明示します。

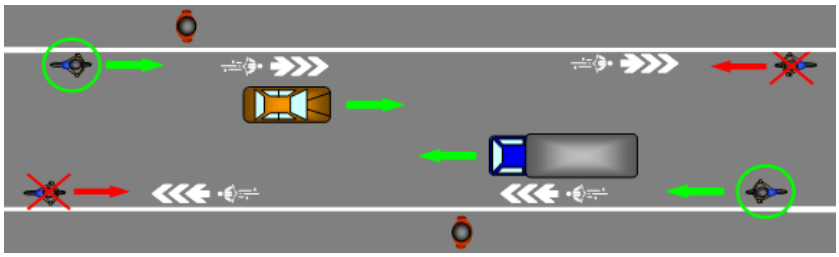
【ウ】誘導サイン等の設置

誘導サイン等を設置するにあたり、歩道部と車道部の通行ルールの違いや、通行位置について、堺市独自のわかりやすいシンボル的なデザインを用いて誘導を図ります。

名称	サイン	内　容
歩行者		● 歩行者通行空間の誘導シンボル
のんびり		● ゆっくりと走るゾーンであることのイメージ化（歩道の視覚分離） ● 路面着色のカラーと合わせる ● nonbiri の〝n〟の形象化 ● 双方通行の標示
スイット		● 快適に通行できるゾーンであることのイメージ化（自転車レーン） ● 路面着色のカラーと合わせる ● Suitto の〝S〟の形象化 ● 一方通行の標示

図 4-4-3　誘導サインのデザインについて

また、道路の再配分等による歩行者、自転車、自動車を分離した整備形態が困難である場合は、路面表示やサイン設置等により適正な自転車の通行部分へとわかりやすく誘導し、交通ルールの遵守・マナーの向上を促していく方法を検討していきます。



表示する意味

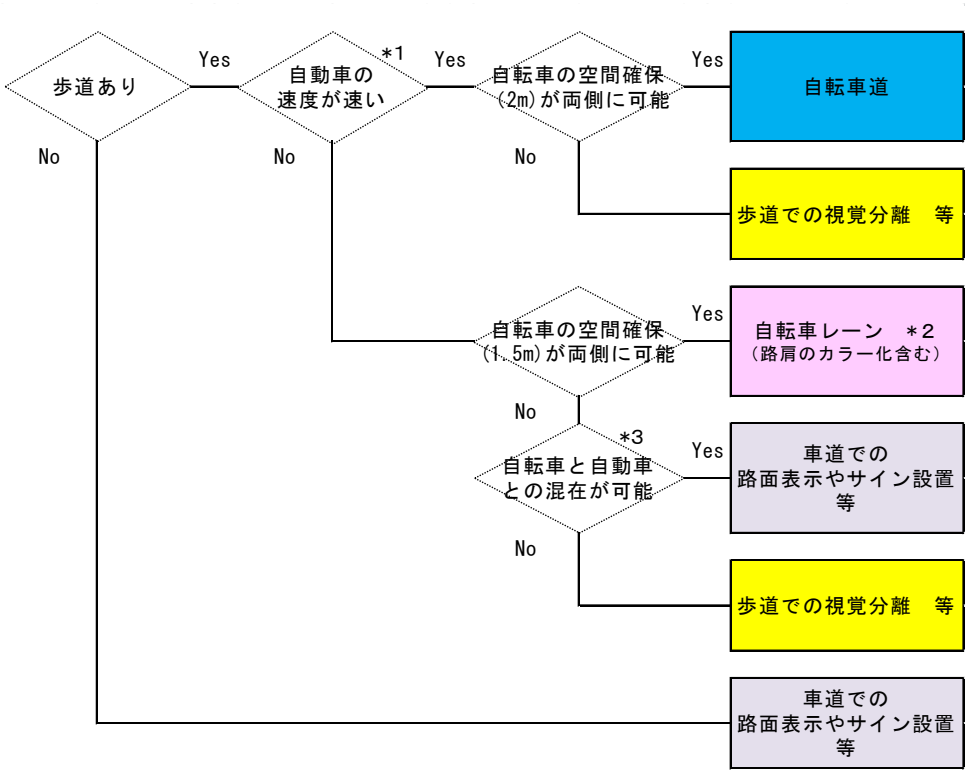
○自転車が通行すべき部分及び通行すべき方向を明示するもの
○自転車は、矢印の方向に進行（逆行不可）。
※この表示は法令に定めのない、いわゆる法定外表示であり、この表示自体には新たな交通方法を指定する意味はない（通行方法については法定又は道路標識等の交通規制に従うこととなる。）。

参考：第２回東京都自転車対策懇談会（平成 24 年７月 12 日開催）資料

図 4-4-4　東京都における事例

４）整備方法の検討フロー図

自転車ネットワークにおける自転車通行空間の整備方法は、自動車の速度や道路空間の再配分の可能性等を踏まえて決定するものとし、基本的な考え方を下記に示します。ただし、自転車利用者の利用状況等も考慮するものとします。



＊１目安として、規制速度が５０km/ｈ超かどうかを基本とする。また、規制速度の抑制による自転車レーンの整備の可能性も含め検討すること。

＊２個別の道路状況、交通状況等により、自転車道とすることを妨げない。

＊３目安として、規制速度が４０km/ｈ以下、かつ自動車交通量が４，０００台/日以下かどうかを基本とする。

図 4-4-5　整備方法の検討フロー図

５）自転車の安全通行の普及啓発及び効果検証の実施

自転車通行環境整備を行った路線について、自治会や関係行政機関と協働し、自転車通行の安全と歩行者への安全確保を促すとともに、自転車通行における交通ルールの遵守やマナー向上に関する啓発を行います。

また、必要に応じ、交通量調査やアンケート調査等で整備における効果等を検証し、他の路線の整備時に参考にします。

第５章

計画推進のために

第5章　計画推進のために

第1節　計画の推進

（1）アクションプラン

平成 25 年度から平成 34 年度の 10 か年に取り組むべき事業のアクションプランを作成し、事業に実効性を持たせるため、評価指標を定めます。

（2）進行管理

事業進捗状況の把握とともに効果検証に努めていきます。

また、必要に応じて改善策等を検討し、効果を重点に置いた事業推進を図るものとします。

（3）推進体制

市民・事業者・行政等は、相互の連携と、それぞれの持つ組織、人材を活かし、本計画の周知・啓発に努め、協働して事業の推進を行うものとします。

第2節　自転車条例の制定

（1）条例制定の必要性

堺市の抱える自転車に関する現状や課題を踏まえ、自転車の利用環境向上に向けた取り組みについて、本計画で明らかにしたうえ、市民・事業者・行政が協働して取り組むための指針となる「（仮称）堺市『自転車のまち』づくり推進条例」制定の意義があると考えます。条例制定にあたり、堺の特色を活かした内容を盛り込むことも検討します。

（2）条例制定自治体一覧

府　県	埼玉県　京都府
政令指定都市	新潟市　京都市　熊本市　福岡市
市区町村	盛岡市　取手市　板橋区　三鷹市　府中市　浦安市　市川市 厚木市　摂津市　羽曳野市　ほか

※平成 25 年 2 月現在

第6章
アクションプラン

つかう（利用促進）

自転車は電車やバスなどの公共交通機関と同様、都市内における重要な交通手段であり、環境に優しく、健康に良い乗り物です。通勤・通学、買い物など日常生活や、観光、ビジネスでの利用など、幅広い年齢層の人が自転車の持つ利点を最大限に活用できるよう、積極的な自転車の利用を促進します。

また、自転車利用の促進と併せて、堺市の地域資源や自転車利用施策を広くＰＲし、いきいきと楽しめる自転車のまちづくりを推進します。

事業１：さかいコミュニティサイクル事業

事業主体：堺市(自転車まちづくり推進室)		
事業概要 共用の自転車を配置する複数のサイクルポート間のいずれも自転車の貸出・返却が可能な交通システムであるコミュニティサイクルを、市内4カ所の駅前サイクルポート（堺東駅、堺駅、堺市駅、百舌鳥駅）及びまちなかサイクルポート(堺東駅南口、堺伝統産業会館前)で継続運用する。 今後も引き続き、サイクルポートの拡充を行う。 交通結節点及び公共交通を補完する場所への設置を検討する。		
達成目標 コミュニティサイクルの利用率（1日あたり貸出自転車台数／自転車台数）　1以上		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
コミュニティサイクルの企画・運営（継続）	■	■
中百舌鳥駅前ポート設置（新規）	■	
文化観光拠点ポート設置（新規）	■	
その他のポートの設置（新規）	■	■

事業２：自転車通勤の促進事業

事業主体：堺市（環境保全部・商工労働部・自転車まちづくり推進室）・事業者		
事業概要 市内の事業者へ働きかけ、自転車通勤を促進する。 「おおさか交通エコチャレンジ」推進運動の取り組みの一つであるマイカー通勤の自粛や営業時等の公共交通機関や自転車の利用啓発を行う。		
達成目標 市内で自転車通勤を奨励している事業所を３０箇所に拡充 事業者への周知活動を進め、自転車通勤実施事業所に自転車利用推進委員を設置　３０名		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
自転車通勤の促進（新規）	■	■
自転車利用推進委員の設置（新規）	■	■

事業３：自転車を活かした観光の推進

事業主体：堺市（観光部・世界文化遺産推進室・自転車まちづくり推進室）・市民の会		
事業概要 堺市の歴史・文化遺産名所などの観光スポットをコミュニティサイクルなどの自転車で回遊できるように取り組む。 自転車による観光案内充実のため観光サイクルサポーターを育成する。 観光資源の魅力発信や目的地への円滑な移動を誘導する観光・案内サインを整備する。 「自転車のまち　堺」ならではの地域資源である自転車関連施設や、先進的な自転車を体験できる自転車関連イベントなどを観光施策等と関連付け、積極的に情報発信する。		
達成目標 観光サイクルサポーターの育成　　１００名		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
「駅からecoマップ」の作成、および情報発信（継続）	■	■
観光サイクルサポーターの育成講座等の実施（新規）	■	■
観光・案内サインの整備（継続）	■	■
自転車関連施設や自転車関連イベントなどの情報発信（継続）	■	■

事業４：阪堺線との連携

事業主体：堺市（交通部・自転車まちづくり推進室）		
事業概要 自転車と阪堺線との連携を促進するために、阪堺線停留場付近へのサイクル・アンド・ライド駐輪場の設置やコミュニティサイクル事業を推進する。		
達成目標 綾ノ町～御陵前停留場間の利用ニーズなどの把握・設置 停留場新設（東湊～石津間）に伴い駐輪場の設置を検討 コミュニティサイクルの利用率（1日あたり貸出自転車台数／自転車台数）　1以上		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
サイクル・アンド・ライド駐輪場の設置（継続）	■	■
コミュニティサイクル事業【再掲】	■	■

事業５：市民サイクリングの開催

事業主体：市民の会・自転車博物館サイクルセンター・堺市（自転車まちづくり推進室）		
事業概要 既存のサイクリングクラブの発掘・把握を行い、市と民間が協働して、サイクリングを通じて交通ルールを守った安全な自転車の乗り方を実践する。 堺の魅力を市民や来訪者に伝える。 サイクリング等のイベントを通じ、自転車への愛着心を高める。		
達成目標 イベントや自転車散歩など現在の事業を今後も継続 サイクリングで引率できる人材育成　５０人		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
イベントやコンテスト（継続）	■	■
自転車の楽しさを広める自転車散歩(継続）	■	■
サイクリングで引率できる人材の育成（新規）	■	■

事業６：堺市自転車地図の更新・配布

事業主体：市民の会・堺市（自転車まちづくり推進室）		
事業概要 市民の会が主体となり作成された、比較的自転車が安全かつ快適に通行できる道路を選定し、利用者のニーズに応じたサイクリングコースを掲載した堺市自転車地図を更新・配布し、市民の自転車に対する愛着心を育てる。		
達成目標 堺市自転車地図の更新・配布　50,000部		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
堺市自転車地図の更新・配布（継続）	■	■

事業７：環境講座等での自転車利用の啓発

事業主体：堺市（環境保全部）		
事業概要 堺エコロジー大学等既存の環境講座、セミナーを活用し、環境に優しい移動・交通手段として、二酸化炭素削減効果にもつながる自転車の利用を促進する。		
達成目標 環境に優しい移動・交通手段の自転車利用の促進		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
環境講座等での自転車利用の啓発（継続）	■	■

まもる（安全利用）

全ての人が安全に利用するためにそれぞれが交通ルールを遵守しマナーの向上を図り、人優先の意識のもとで通行するため、市民・事業者・行政などが協働して啓発活動に取り組みます。

事業８：市民・事業者・行政の協働による交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発

事業主体：堺市（商工労働部・土木部・自転車まちづくり推進室・教育委員会）・自治会
・市民の会・事業者・関係行政機関

事業概要

市民・事業者・行政が協働して、自転車利用者にさかい自転車デー等のイベントや広報、堺市ホームページ、パンフレット等を通じて、交通ルールの遵守・マナーの向上を周知する機会を提供する。
市民の会では、平成24年度は１０回のさかい自転車デーの開催を行い、約３５００名への啓発を実施。平成２５年度以降も同様に継続して取り組む。また、市民の会への加入促進を図る。

達成目標

市民の会でさかい自転車デーを開催　啓発人数延べ１０万人
定期的に広報紙等に自転車の交通ルールの遵守・マナーの向上についての記事を掲載し、公共交通機関や公共施設、自治会、民間企業へパンフレット等の掲示・回覧の依頼を行うことで全市民の認識を改善

取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）					後半（平成30年～平成34年）				
さかい自転車デーの開催と堺自転車のまちづくり・市民の会への加入促進（継続）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
広報紙及び堺市ホームページ、パンフレットなどを活用した交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発（継続）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
自転車販売店をはじめ、事業者への交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発及び情報提供（新規）		■	■	■	■	■	■	■	■	■
自動車ドライバーに対する啓発（拡充）		■	■	■	■	■	■	■	■	■
罰則対象のPRと取り締り強化の要請（新規）		■	■	■	■	■	■	■	■	■

事業９：安全な自転車利用を進める自転車リーダーの養成

事業主体：堺市（環境保全部・長寿社会部・自転車まちづくり推進室）
・自転車博物館サイクルセンター

事業概要

自転車リーダー養成講座を開講し、自転車のまちづくりを推進する人材を市民から募集し、育成する。また、自転車博物館サイクルセンター、堺エコロジー大学やいきいき堺市民大学等とタイアップし、既存施設や講座を活用することで、ルール等を研修できる機会を設ける。

達成目標

自転車リーダーが学校・職場・家庭など、あらゆる場面で自転車の安全運転の知識を伝え、市民全体の認識を改善　　リーダー育成目標　200人
リーダー育成に当たっては、堺エコロジー大学やいきいき堺市民大学との連携
自転車博物館サイクルセンターなど、自転車の歴史やルール等を学ぶ施設の充実

取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）					後半（平成30年～平成34年）				
自転車リーダー養成講座の開催（新規）	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

事業 10：交通安全教育の推進

事業主体：堺市（土木部・自転車まちづくり推進室・教育委員会）・自治会・市民活動団体
・自転車博物館サイクルセンター・関係行政機関

事業概要

自転車利用者に対して交通ルールやマナー、自転車の通行方法など、多様な利用に対応できるように講座を開催する。
現在、自転車博物館サイクルセンターでの講座開催や市民の会会員向けの講座が開催されており、さらに多くの市民の方々に参加していただけるよう、市と民間が協働して取り組む。
警察と市が協働して保育所・幼稚園・小学校及び特別支援学校での出前型交通安全教室を実施する。
DVDなどを活用した効果的な啓発と、現在行っている堺市自転車安全運転免許証の制度化の検討を行う。

達成目標

全小学校での出前型交通安全教室の実施
自転車安全運転免許証の制度化検討

取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
段階的かつ体系的な交通安全教育の推進（継続） ・警察と協働した出前型交通安全教室 ・高齢者を対象とした交通安全講習会・安全運転者講習会	■	■
堺市自転車安全運転免許証制度化の検討（新規）	■	
交通ルール等を研修できる施設の提供（継続）	■	■

事業 11：自転車事故に対する危機管理意識の向上

事業主体：堺市（土木部・自転車まちづくり推進室）・関係行政機関

事業概要

自転車事故を起こした時の緊急対応など、被害者の救護や警察への連絡などを分かりやすく理解できる緊急対時応マニュアルを作成する。
自動車保険、火災保険の特約やTSマークの付帯保険への加入促進を図る。
相手から自分の存在を認識させ、危険を回避するとともに事故を減少させることにつながるため、身体や自転車に反射ベストや反射板などを装着し視認性を高めるための啓発を行う。

達成目標

全自転車利用者への周知

取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
事故を起こした場合の処置マニュアルの作成（新規）	■	
TSマーク等の損害保険への加入促進（新規）	■	■
自発的な安全確保に対する啓発（継続）	■	■

とめる（駐輪環境）

人が自転車で移動しやすくなるように、これまでの駅前の駐輪場のみならず、人が集まる場所での利用実態に応じた駐輪場のあり方を検討します。また放置自転車は通行上において支障となるばかりでなく都市の景観を損ねるため、放置自転車の削減に向けた取り組みを行います。

事業 12：駐輪場の再配置、料金体系の見直し及び機能充実

事業主体：堺市（市民生活部・商工労働部・都市計画部・自転車まちづくり推進室）・事業者 ・関係行政機関		
事業概要 商店街に訪れた方々に、適正な駐輪場の利用を勧めるとともに、駐輪場の再配置について検討を行う。 駅からの距離に応じた料金の差別化、利用時間による料金徴収など、利用客の実態に応じた駐車場料金の検討を行う。 既存の駐輪施設の改修を適宜行い、駐輪場の利用率向上に取り組む。 防犯カメラの設置・ツーロックの啓発や、駐輪施設の改修に計画的に取り組む。		
達成目標 駐輪場の利用率向上 「堺市自転車等の放置防止に関する条例」改正案の検討 既存駐輪施設の定期的な改修（駐輪機の更新等）		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
駐輪場の再配置検討（新規）	■	
利用実態に合わせた駐車場の料金体系の検討（新規）	■	
防犯カメラの設置・ツーロックの啓発（継続）	■	■
駐輪施設の改修（継続）	■	■
多機能駐輪場について調査（新規）	■	

事業 13：放置自転車の撤去及び削減に向けた啓発と撤去自転車の有効活用

事業主体：堺市（国際部・商工労働部・自転車まちづくり推進室）・事業者・自治会 ・関係行政機関		
事業概要 平日、１日２回、市内２７駅を巡回し、放置されている自転車等の撤去を実施 撤去を行っていない土・日曜日・祝休日は放置自転車が顕著な駅で啓発誘導員の配置や自治会、事業者、所管警察署との協働による放置防止キャンペーンを行う。 引き取りのない放置自転車は、資源の有効活用を図るため、サイクルエイド事業に提供する。 自転車の再利用について、検討を行う。		
達成目標 土曜日の放置防止キャンペーン実施　毎月実施 放置自転車台数の削減　　平成２３年度（2,100台）の５０％減		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
放置自転車撤去の強化及び啓発（拡充）	■	■
放置防止キャンペーンの実施（継続）	■	■
サイクルエイド事業への協力（継続）	■	■
自転車のリユースの検討（新規）	■	

事業 14：事業者による駐輪場の設置促進と支援

事業主体：堺市（自転車まちづくり推進室）・事業者		
事業概要 鉄道事業者との駐輪場の設置検討及び堺市民営自転車等駐車場工事補助金交付要綱に基づき、民営事業者が駐輪場を設ける場合に一定の条件を満たしておれば工事費の一部の補助を行う。		
達成目標 鉄道駅直近での駐輪場の設置		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
駐輪場設置支援	■	■

はしる（通行環境）

環境負荷の少ない都市交通の重要な手段である自転車の通行空間の連続性を確保したネットワークを形成することで、自転車による回遊性や快適性を高めます。

また、歩行者の安全を第一とし、自転車利用者の安全にも配慮した自転車通行空間を確保します。

事業 15：自転車通行環境整備事業

事業主体：堺市（土木部・自転車まちづくり推進室・道路部）・自治会・関係行政機関		
事業概要 自転車道や自転車レーンに重点をおいて自転車通行環境の整備を行う。		
達成目標 自転車通行環境の整備延長　Ｌ＝２０ｋｍ（平成２５年～平成２９年度）		
取り組み内容	前半（平成25年～平成29年）	後半（平成30年～平成34年）
府道堺狭山線【泉北1号線】	■	
深井７３号線	■	
府道大堀堺線	■	
宮山台茶山台線	■	
その他路線	■	■
効果検証	■	■
自転車安全利用キャンペーン【協働】	■	■
道路の適正な維持管理	■	■

参考資料

１　堺自転車利用環境計画策定検討懇話会

（１）要綱

（設置）

第１条　本市における自転車に係る施策を総合的かつ効果的に推進するため、堺市自転車利用環境計画を策定するにあたり、広く有識者、市民等から意見を聴取するため、堺市自転車利用環境計画策定検討懇話会（以下「懇話会」という。）を置く。

（構成）

第２条　懇話会は、委員１５人以内で構成する。

２　委員は、次に掲げる者のうちから市長が選任する。

⑴ 学識経験を有する者

⑵ 自転車振興に関連のある団体から選出された者

⑶ 公共交通事業者から選出された者

⑷ 市民活動団体から選出された者

⑸ 公募に応じた市民

⑹ 前各号に掲げる者のほか、市長が適当と認める者

（座長）

第３条　懇話会に座長を置き、委員の互選により定める。

２　懇話会の会議は、座長が主宰する。

３　座長に事故があるとき、又は座長が欠けたときは、あらかじめ座長の指名する委員がその職務を代理する。

（関係者の出席）

第４条　座長は、必要があると認めるときは、懇話会の議事に関係のある者の出席を求め、その意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

（庶務）

第５条　懇話会の庶務は、自転車まちづくり推進室において行う。

（委任）

第６条　この要綱に定めるもののほか、懇話会の運営について必要な事項は、座長が懇話会に諮って定める。

附　則

（施行期日）

１　この要綱は、平成２４年４月１日から施行する。

（この要綱の失効）

２　この要綱は、堺市自転車利用環境計画が策定された日の翌日に、その効力を失う。

（2）委員名簿

平成 24 年 10 月 16 日現在（敬称略）

		氏　名	所　　属	役　　職
1	学識経験者	初谷　勇	大阪商業大学大学院地域政策学研究科	教授
2		吉田　長裕	大阪市立大学工学部土木工学科	講師
3	自転車振興団体	武田　正	堺自転車産業振興会	会長
4		江原　政光	株式会社シマノ	広報部広報課課長
5	公共交通事業者	上畑　直人	南海電気鉄道株式会社	鉄道営業本部統括部課長
6		荒木　治	西日本旅客鉄道株式会社	近畿統括本部企画課担当課長
7		藤井　茂	阪堺電気軌道株式会社	総務部　調査役
8	市民活動団体	中村　博司	堺自転車のまちづくり・市民の会	代表
9		龍野　健	堺市自治連合協議会	副会長
10		大町　むら子	堺市女性団体協議会	副委員長
11		川端　敬子	一般社団法人　堺市老人クラブ連合会	西区女性部会長
12		澤本　美奈子	堺市青少年指導員連絡協議会	監事
13		浦　友亮	特定非営利活動法人　堺障害者団体連合会	副理事長
14	公募市民	三船　義博	公募市民	
15		小山　勝己	公募市民	

オブザーバー

1	関係行政機関	平　　兆雄	国土交通省	大阪国道事務所副所長
2		武友　憲重	大阪府交通道路室	道路環境課長
3		桂木　一幸	大阪府警察本部交通部	交通総務課課長補佐
4		阿部　好朗	大阪府警察本部交通部	交通規制課課長補佐
5		安部　義夫	堺市警察部	総務課管理官
6		居島　伸一	堺警察署	交通課長
7		松井　悟	北堺警察署	交通課長
8		仲村　敏一	西堺警察署	交通課長
9		蛯谷　敏之	南堺警察署	交通課長
10		土井　豊明	黒山警察署	交通課長

（3）開催経過

年月日	会議	主な課題
平成 24 年 4 月 1 日～20 日	堺市自転車利用環境計画策定検討懇話会 市民委員公募	
平成 24 年 5 月 20 日	第 1 回 堺市自転車利用環境計画策定検討懇話会	（1）計画策定のスケジュールについて
		（2）計画の全体構成案について
		（3）堺市自転車利用環境計画策定検討懇話会について
		（4）その他
平成 24 年 7 月 3 日	第 2 回 堺市自転車利用環境計画策定検討懇話会	（1）堺市の地域資源と自転車利用のメリットについて
		（2）自転車利用の課題について
		（3）安全利用について
		（4）その他
平成 24 年 8 月 20 日	第 3 回 堺市自転車利用環境計画策定検討懇話会	（1）市・事業者・市民等の役割について
		（2）自転車条例の制定について
		（3）利用促進について
		（4）その他
平成 24 年 10 月 16 日	第 4 回 堺市自転車利用環境計画策定検討懇話会	（1）自転車通行空間の確保について
		（2）自転車ネットワークの形成に向けて
		（3）計画の理念について
		（4）その他
平成 25 年 2 月 5 日	第 5 回 堺市自転車利用環境計画策定検討懇話会	（1）堺市自転車利用環境計画（素案）の報告について
		（2）その他
平成 25 年 4 月	パブリックコメント	

２　上位計画及び関連計画

【堺市マスタープラン　さかい未来・夢コンパス】

環境に優しい低炭素型の都市構造への変革を進めるため、自動車への過度な依存から脱却するとともに、エコカーの普及促進を図り、公共交通や自転車など環境負荷の少ない交通体系へと移行させ、また、地域の賑わいと交流を促進するため、市内をはじめ広域的な交通利便性の向上を図り、市内外から人・モノが行き交うまちづくりを推進するとしています。

【堺市都市計画マスタープラン】

めざすべき都市像として、「活力あふれる都市」や「居住魅力のある都市」が挙げられています。また、環境と共生する都市の実現をめざし、自動車からの二酸化炭素排出量の低減を図るため、公共交通の一層の利便の増進や自転車の利用促進などにより、自動車の利用を減らすことを促進するとしています。

【第９次堺市交通安全計画】

人優先の考え方のもと、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等においての歩行空間の確保を一層進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進することとしています。

また、自転車の安全対策の促進を図るためには、交通行政に携わる機関・団体が連携し、自転車利用者の交通ルールの遵守や交通マナーを向上させる交通安全教育・広報啓発の充実をはじめ、交通指導取締りの強化、歩行者及び自転車利用者の安全な通行の確保などの総合的な自転車対策を推進することとしています。

【堺市総合都市交通計画（策定中）】

広域的な公共交通網から市民の生活圏の交通に至る総合的な公共交通体系の形成や公共交通利用促進など、堺市の公共交通のあり方を示すものとし、一体的に取り組む必要のある自転車及び自動車等の関連施策も対象としています。

【堺市環境モデル都市行動計画】

温室効果ガス大幅削減のための戦略のひとつとして、自転車利用環境の整備等により、自動車中心の交通体系を公共交通（自転車含む）中心の交通体系に転換することで都市の構造改革を進めることとしています。

【堺　都心のまちづくりプラン】

堺の新しい都市魅力を創造し、市民がまちに誇りと愛着を感じ、来訪者が堺らしさを楽しめるような都心のまちづくりを進めることとしています。

３　用語集

観光サイクルサポーター（かんこうさいくるさぽーたー）

市民や来訪者などが、堺市の歴史・文化遺産名所などを自転車に乗って周遊する際、共に自転車に乗って安全に走行できるようサポートを行う人材。

コミュニティサイクル（こみゅにてぃさいくる）

市内の複数個所に設けられたサイクルポート間であればどこでも自転車の貸出・返却ができる交通システム。

サイクル・アンド・ライド（さいくる・あんど・らいど）

自宅から最寄りの鉄道駅等まで自転車で行き、公共交通機関を利用するためのもの。

サイクルエイド（さいくるえいど）

撤去後、保管期間が過ぎた放置自転車を修理・再生し、海外の子どもたちに無償で贈る事業（公益社団法人アジア協会アジア友の会が主催）。

サイクルポート（さいくるぽーと）

コミュニティサイクルの自転車の貸出・返却を行うことができる専用駐輪場。

堺エコロジー大学（さかいえころじーだいがく）

市民、NPO、企業、学校・大学、行政など、堺のまちを構成している様々な人々、団体が、環境に関する知識、経験等を活かし、「大学」と称した仕組みの中で、様々な場所をキャンパスとして講座やシンポジウム、フィールド学習等を幅広く展開していく環境教育・環境学習事業。平成 22 年 10 月開講。

堺市民営自転車等駐車場工事補助金交付要綱（さかいしみんえいじてんしゃとうちゅうしゃじょうこうじほじょきんこうふようこう）

民営自転車等駐車場の設置及び整備を行う者に一定額の補助金を交付するための要綱。（昭和 62 年 10 月施行）

堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会（さかいじてんしゃかんきょうきょうせいまちづくりきかくうんえいいいんかい）

地球環境と人にやさしい自転車を活用し、市民と行政が一体となったまちづくりを進めるにあたり、市民の意識を醸成・高揚し、また市民の自主的な活動を進め、広げることを目的に平成 14 年度に設立された委員会。市民、関係団体、学識経験者、行政により構成されている。

堺自転車のまちづくり・市民の会（さかいじてんしゃのまちづくり・しみんのかい）

「正しく、楽しく、美しい自転車利用とマナーアップ」をモットーに市民の自主的な活動組織として平成 17 年度に結成された、交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発やサイクリングイベント、堺市自転車地図の作成など自転車のまちづくりに取り組んでいるボランティア団体。

さかい自転車デー（さかいじてんしゃでー）

堺自転車のまちづくり・市民の会が平成 17 年 11 月から取り組んでいる活動の一環で、大阪府が毎月 20 日をノーマイカーデーと定めているのにちなみ、堺市では 20 のつく日（不定期）をさかい自転車デーと定め、自転車の無料点検やクイズを通じた交通ルールの遵守・マナーの向上の啓発を行っている。

堺自転車環境共生まちづくり基本計画（さかいじてんしゃかんきょうきょうせいまちづくりきほんけいかく）

平成 16 年 3 月に「堺自転車環境共生まちづくり企画運営委員会」で策定された計画。自転車のまち堺において、意欲ある市民のパワーを結集し、「自転車力」が活かせるまちづくりを基本理念としている。

指定管理者制度（していかんりしゃせいど）

公の施設の設置の目的を達成させるために、必要があると認めるとき、条例で定めることによって、市が指定する法人その他の団体に、当該公の施設の管理を行わせることができる制度。

自転車ＩＳＯ（じてんしゃあいえすおー）

自転車の国際的な標準である国際規格。

自転車シミュレーター（じてんしゃしみゅれーたー）

体験者が自転車部のペダルを踏めば、その速度に応じてモニターの映像が移動。ハンドルを動かせばその方向に進み、実際に自転車を運転している感覚を得ることができる。自転車を運転する際に起こりうる危険を体験することにより自転車乗用時の交通ルールとマナー、危険予測の学習に有効。

自転車ＪＩＳ（じてんしゃじぇいあいえす）

工業標準化の促進を目的とする工業標準化法（昭和 24 年）に基づき制定される、自転車に関する工業規格。

自転車集中台数（じてんしゃしゅうちゅうだいすう）

鉄道駅周辺に集中する自転車等の台数。民間駐輪場に駐輪されている自転車、市営駐輪場に駐輪されている自転車、放置自転車すべてを含む。

自転車専用通行帯（じてんしゃせんようつうこうたい）

道路交通法第 20 条第 2 項の道路標識により、車両通行帯の設けられた道路において、普通自転車が通行しなければならない車両通行帯として指定された車両通行帯をいう。

自転車道（じてんしゃどう）

道路構造令第 2 条第 1 項第 2 号に規定される、専ら自転車の通行の用に供するために、縁石線又は柵その他これに類する工作物により区画して設けられる道路の部分をいう。

なお道路交通法上も、自転車道として扱われる。

自転車等放置禁止区域（じてんしゃとうほうちきんしくいき）

堺市自転車等の放置防止に関する条例(昭和 62 年条例第９号)第 27 条第１項の規定により定められており、当区域内では、自転車等の利用者が当該自転車を直ちに移動することができない状態でその場を離れることを禁止している。

自転車レーン（じてんしゃれーん）

本計画書では自転車専用通行帯と路肩のカラー化を併せたものを指す。

代表交通手段（だいひょうこうつうしゅだん）

１つのトリップの中で、いくつかの交通手段を乗り替えた場合、その中の主な交通手段を代表交通手段といい、代表交通手段の優先順位は、鉄道、バス、自動車、自動二輪・原付、自転車、徒歩の順としている。

ツアー・オブ・ジャパン（つあー・おぶ・じゃぱん）

毎年５月に日本で行われる自転車ロードレース大会。前身は昭和 57 年に開催された国際サイクルロードレースで、平成８年に UCI（国際自転車競技連合）公認大会となったことから、ツアー・オブ・ジャパンに名称を一新し、第１回大会が開かれた。平成 24 年度は、堺・美濃・南信州・富士山・伊豆・東京の全６ステージで行われ、国内外から 16 のチームが参加した。

ＴＳマーク（てぃーえすまーく）

道路交通法令に定められた大きさ、構造、性能等の基準に適合した安全な普通自転車であることのしるし。自転車安全整備士が点検整備した普通自転車に貼付し、マークの色によって付帯保険の補償額が異なる。

トリップ（とりっぷ）

人が、ある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位。１回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも、目的が同じであれば１トリップと数える。

パーソントリップ調査（ぱーそんとりっぷちょうさ）

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」移動したのかについて調査し、人の１日のすべての動きをとらえるものである。

分担率（ぶんたんりつ）

ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合。

路肩（ろかた）

道路の主要構造部を保護し、又は車道の効用を保つために、車道、歩道、自転車道又は自転車歩行者道に接続して設けられる帯状の道路の部分をいう。

付録

自転車に係る主な交通ルール（抜粋：警察庁ホームページ）

※以下の自転車に関するルールは主に道路交通法上「普通自転車」と呼ばれる自転車について記載しています。大きさが通常の自転車より大きなもの等については必ずしも当てはまらないものがあります。
※以下の根拠規定として掲げているものは、特に断りのない限り、道路交通法の条文です。
※罰則は当該項目の中で最も重いものを代表して記載しています。

1　自転車とは

自転車は軽車両であり、車両の一種です。ただし、自転車を押して歩いている者は歩行者と見なされます。

また、道路交通法では、自転車のうち、大きさ等の一定の基準を満たすものを「普通自転車」として定義し、歩道の通行を認めるなどしています（以下単に「自転車」と言ったときは、この普通自転車のことを言います。）。

【根拠規定】第２条、第63条の３
道路交通法施行規則第９条の２

2　自転車の通行場所

（１）車道通行の原則

自転車は、歩道と車道の区別のある道路では、車道を通行しなければいけません（ただし、自転車道があれば、自転車道を通行しなければいけません。また、著しく歩行者の通行を妨げることとなる場合等を除き、路側帯を通行することができます。）。

道路では左側を通行しなければならず、特に、車両通行帯のない道路では、道路の左側端を通行しなければいけません。

また、車両通行帯のある道路では、原則として一番左側の車両通行帯を通行しなければいけません。

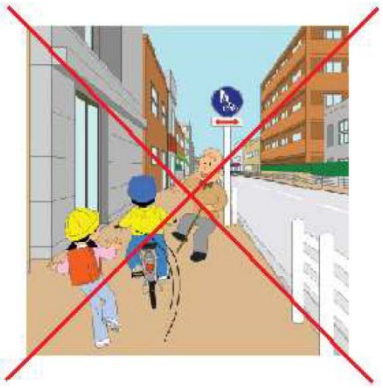
【根拠規定】第17条、第17条の２、第18条、第20条、第63条の３
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

（2）例外的に歩道を通行できる場合

自転車は、車道通行が原則ですが、

- ○ 道路標識等により自転車が当該歩道を通行することができることとされているとき
- ○ 自転車の運転者が、高齢者や児童・幼児等であるとき
- ○ 車道又は交通の状況に照らして当該自転車の通行の安全を確保するため当該自転車が歩道を通行することがやむを得ないと認められるとき

には、歩道を通行することができます。



ただし、自転車は歩道の中央から車道寄りの部分を徐行しなければならず（普通自転車通行指定部分があるときは、当該部分を徐行しなければいけません。）、歩行者の通行を妨げることとなるときは一時停止しなければいけません（普通自転車通行指定部分については、歩行者がいないときは、歩道の状況に応じた安全な速度と方法で進行することができます。）。

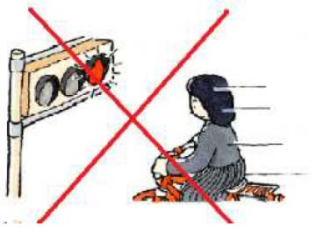
【根拠規定】第63条の４
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金
（歩道通行要件を満たさないにも関わらず歩道を通行した場合）等

３ 道路を通行する上での主な交通ルール

（1）信号機に従う義務

自転車は、道路を通行する際は、信号機等に従わなければいけません。

特に、横断歩道を進行して道路を横断する場合や、歩行者用信号機に「歩行者・自転車専用」の標示のある場合は、歩行者用信号機に従わなければいけません。



【根拠規定】第７条、道路交通法施行令第２条
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

（2）並進の禁止

自転車は、道路標識等により認められている場合を除き、他の自転車と並進してはいけません。

【根拠規定】第19条、第63条の５
【罰則】２万円以下の罰金又は科料

（３）道路外に出る場合の方法

自転車は、道路外に出るため左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、徐行しなければいけません。

また、自転車は、道路を右側に出ようとする場合であっても、道路の中央（当該道路が一方通行の場合は右側端）を通行してはいけません。

【根拠規定】第25条
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金（道路の左側部分以外を通行した場合）等

（４）自転車の横断の方法

自転車は、自転車横断帯がある場所の付近においては、その自転車横断帯によって道路を横断しなければいけません。

また、歩行者又は他の車両等の正常な交通を妨害するおそれがあるときは、横断等をしてはいけません。

【根拠規定】第25条の２、第63条の６
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

（５）進路変更の禁止

自転車は、みだりにその進路を変更してはいけません。

【根拠規定】第26条の２
【罰則】５万円以下の罰金等

（６）踏切の通過

自転車は、踏切を通過しようとするときは、踏切の直前で停止し、安全を確認しなければいけません。

【根拠規定】第33条
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

（７）左折又は右折の方法

自転車は、左折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、できる限り道路の左側端に沿って徐行しなければいけません。

また、右折するときは、あらかじめその前からできる限り道路の左側端に寄り、かつ、交差点の側端に沿って徐行しなければいけません（いわゆる二段階右折をしなければいけません。）。

【根拠規定】第34条
【罰則】２万円以下の罰金又は科料

（8）交差点の通行方法

自転車は、交差点を通行する場合において、付近に自転車横断帯があるときは、当該自転車横断帯を通行しなければいけません。

また、信号機がない交差点等において、狭い道路から広い道路等に出るときは、交差道路等を通行する他の車両の進行を妨害しないようにするとともに、徐行しなければいけません。

さらに、交差点内を通行するときは、状況に応じて他の車や歩行者に注意してできる限り安全な速度と方法で進行しなければいけません。

【根拠規定】第36条、第63条の７
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

（9）徐行すべき場所

自転車は、道路標識等がある場合のほか、左右の見通しがきかない交差点等を通行しようとするときは、徐行しなければいけません。

【根拠規定】第42条
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

（10）一時停止すべき場所

自転車は、道路標識等により一時停止すべきとされているときは、一時停止しなければいけません。

【根拠規定】第43条
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

（11）夜間のライトの点灯等

自転車は、夜間はライトを点灯しなければいけません。

また、反射器材を備えていない自転車（尾灯をつけているものを除く。）を夜間に運転してはいけません。

【根拠規定】第52条、第63条の９
道路交通法施行令第18条
道路交通法施行規則第９条の４
都道府県公安委員会規則
【罰則】５万円以下の罰金等

（12）警音器の使用

自転車は、左右の見通しのきかない交差点や見通しのきかない曲がり角等であって、道路標識等により指定された場所等を通行しようとするときは、警音器を鳴らさなければいけません。

ただし、上記のような場合以外には、危険を防止するためやむを得ないときを除き、警音器を鳴らしてはいけません。

【根拠規定】第54条
【罰則】５万円以下の罰金等

（13）２人乗りの禁止

自転車は原則として２人乗りをしてはいけません。

【根拠規定】第55条、第57条、都道府県公安委員会規則
【罰則】５万円以下の罰金等

（14）ブレーキの備付け

前輪及び後輪にブレーキを備え付けてない自転車を運転してはいけません。

【根拠規定】第63条の９、道路交通法施行規則第９条の３
【罰則】５万円以下の罰金

（15）児童・幼児のヘルメットの着用

児童・幼児を保護する責任のある者は、児童・幼児を自転車に乗車させるときはヘルメットをかぶらせるように努めなければいけません。

【根拠規定】第63条の10

（16）酒気帯び運転等の禁止

酒気を帯びて自転車を運転してはいけません。

また、酒気を帯びている者に自転車を提供したり、飲酒運転を行うおそれがある者に酒類を提供したりしてはいけません。

【根拠規定】第65条
【罰則】５年以下の懲役又は100万円以下の罰金（酒酔い運転を行った場合等）等

（17）片手運転の禁止

携帯電話の通話や操作をしたり、傘を差したり、物を担いだりすること等による片手での運転は、不安定な運転になるのでしてはいけません（また、そのような行為自体を禁止している都道府県もあります。）。

【根拠規定】第70条、第71条、都道府県公安委員会規則
【罰則】３ヶ月以下の懲役又は５万円以下の罰金等

（18）交通事故の場合の措置

交通事故があったときは、直ちに負傷者を救護して、危険を防止する等必要な措置を講じなければいけません。

また、警察に事故の内容を連絡しなくてはいけません。

【根拠規定】第72条
【罰則】１年以下の懲役又は10万円以下の罰金等